

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY Poland

REPORT

SUBJECT Bulletins of the Polish
Nautological Society

DATE DISTR.

24 MAR 1959

NO. PAGES

1

REFERENCES

RD

DATE OF
INFO.PLACE &
DATE ACQ.

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

1.

Bulletins Nos. 7-8 and
9-10 of the Polish Nautological Society. The bulletins are in the Polish
language.

2.

The bulletins when detached from this report may be handled as unclassified
material.

25X1

ENCLOSURE ATTACHED
PLEASE ROUTE

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

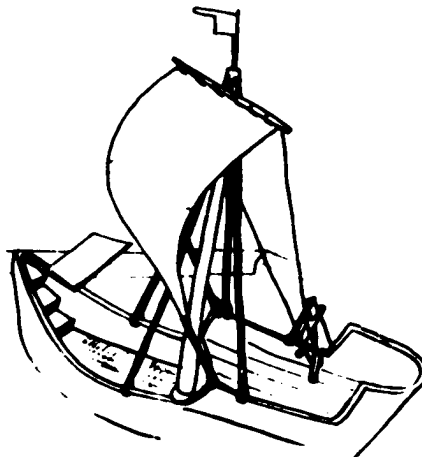
25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	Ev	X	AIR	X	FBI	AEC	OCR	Ev	X		
(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)															

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE

**BIULETYN
NAUTOLOGICZNY**
MIESIĘCZNIK



GDYNIA

ROK I • WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK • 1958 • NR 9 • 10

KOMUNIKAT

Prowadzenie systematycznych i gruntownych prac naukowych - szczególnie w zakresie tematyki będącej przedmiotem prac POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO - nie jest możliwe bez posiadania A R C H I W U M zawierającego niezbędne materiały i pomoce naukowe. - PTN rozpoczęło tworzenie takiego archiwum oraz gromadzenie pomocy naukowych i podręcznych księgozbiorów. Jednak fundusze Towarzystwa są jeszcze bardzo skromne i dlatego PTN zwraca się z gorącym apelem do wszystkich osób zainteresowanych, szczególnie do członków i sympatyków problematyki nautologicznej, wszystkich ludzi morza i miłośników tematyki morskiej, aby byli tak uprzejmi i zawiadomili SEKRETARIAT GENERALNY, jakikolwiek ZARZĄD ODDZIAŁU lub najbliższą DELEGATURĘ - jakie materiały archiwalne, muzealne lub biblioteczne - mogące ułatwić prace badawcze - p o s i a d a j ą. Mowa tu jest o materiałach, które mogą przyspieszyć, ułatwić lub wyjaśnić dzieje morskie naszego narodu, ułatwić prace nad historią naszej żeglugi, portów, stoczní i warsztatów szutniczych, dziejami naszej praktycznej i teoretycznej myśli nautologicznej, rozwojem naszej techniki, ekonomii, prawodawstwa morskiego, kształtowaniem się naszej terminologii, badań nad tworzeniem się naszego społeczeństwa morskiego, naszych przedsiębiorstw, itp. materiałów, które przyspieszą prace b i o g r a f i c z n e i b i b - l i o g r a f i c z n e. Zgłoszenia tego rodzaju pozwolą na ustalenie - w sposób prosty i skuteczny - jakie materiały archiwalne, muzealne i zasoby książkowe ocalały i jaka jest ich wartość naukowa.

Towarzystwo nasze prosi ponadto osoby posiadające interesujące PTN materiały o PRZEKAZANIE ich Towarzystwu w formie daru, depozytu lub umożliwienie ich kupna. PTN poszukuje: druków ulotnych, druków firmowych, odcisków pieczęci, rysunków znaków armatorskich, instrukcyj, regu - laminów, protokółów zabrań, afiszów, planów, plansz, wykresów i zestawień statystycznych, map, atlasów, modeli i medali, oznak, flag i bander. Wyrobów artystycznych o tematyce morskiej. Materiałów rękopiśmiennych ludzi morza: listów, wspomnień, pamiętników, fotografii. Słowników, encyklopedii, roczników czasopism fachowych i pism codziennych terenu Wybrzeża (też poszczególnych numerów), wycin - ków prasowych, odbitek drobnych prac, katalogów antykwar - ni krajowych i zagranicznych, materiałów bibliograficznych.

Nasze Towarzystwo prosi ponadto wszystkich o informowanie PTN o znanych im lub napotkanych materiałach ikonogra - ficznych, miniaturach, obrazach, sztychach, zabytkach mu - zealnych, etc.

DO NUMERU POPRZEDNIEGO ZOSTAŁY DOŁĄCZONE EWIDENCYJNE DRUKI BIOGRAFICZNE, DO OBECNEGO IKONOGRAFICZNE I ZABYTEKÓW MUZEALNYCH. PROSIMY O WYPEŁNIANIE ICH I NADSYŁANIE TOWARZYSTWU.

WITOLD BUBLEWSKI



POLSKA ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA NA BAŁTYKU „GRYF”

inicjatywy Związku Gospodarczego Miast Morskich,¹ Zarządy trzech miast: Gdańska, Gdyni i Szczecina, przy pełnym poparciu Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, zawiązały w dniu 27 czerwca 1946 roku spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością p.n. "GRYF - Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku". Zadaniem spółki było uprawianie żeglugi kabotażowej wzdłuż Polskiego Wybrzeża w celu przewożenia osób i towarów. Kapitał zakładowy spółki wynosił sz 3.000.000.- Siedzibą "GRYFU" był Gdańsk (Ratusz Staromiejski przy ul. Korsennej). Zarząd spółki stanowili: Stefan Nehrebecki i Stanisław Dobrzyński, (po ustąpieniu tego drugiego wszedł Józef Karpiński). Do Rady Nadzorczej zostali powołani: Karol Kopiec, Stanisław Ludvig oraz każdorazowo wysłaneczni przedstawiciele Prezydentów miast Gdańska, Gdyni i Szczecina.²

Pierwszy okres swej działalności Zarząd "GRYFU" poświęcił na studia teoretyczne, wyszukiwanie odpowiednich dla swych celów jednostek, gromadzenie funduszy inwestycyjnych oraz załatwianie formalności związanych z wyszukiwaniem wytypowanych wraków. Spółka wyjednała przydział następujących uszkodzonych przez działania wojenne statków: s/s "Preussen" - podnoszonego z muru Wisły w oko-

¹ Związek Gospodarczy Miast Morskich - Pierwszy Zjazd - materiały - s. 97.

² Akt erekcyjny Spółki spisany w Gdańsku dnia 27. VI. 1946 r.

Prac. Maut. 9-10, 1958

3

licy Pleniewa oraz s/s "Borussia" - zatopionego przy nabrzeżu stoczni w Elblągu, a ponadto kadłuby 3 niewykończonych ścigaczy torpedowych znajdujących się w hali Stoczni Północnej.

"GRYP" dla swych przyszłych agentur otrzymał odpowiednie pomieszczenie w portach Ustki, Darłowa i Kołobrzegu.

Po tych wstępnych pracach organizacyjnych, Władze Nadzorcze, pragnąc znacznie rozszerzyć przewidzianą pierwotnie działalność przedsiębiorstwa, wystąpiły z inicjatywą przeniesienia siedziby spółki do Szczecina.

Z niewyjaśnionych do chwili obecnej powodów, w dniu 20 listopada 1946 roku, została utworzona nowa spółka z o.o., pod nazwą "Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku - GRYP w Szczecinie"¹, której kapitał zakładowy wynosił zł 22.000.000.-, a jej udziałowcami zostali:

"Żegluga Polska" S.A.	5.000.000.-
"Polska Żegluga na Odrze", Sp. z o.o.	5.000.000.-
"Polskie Drogi Wodne", Sp. z o.o.	2.500.000.-
Gmina Miasta Gdańska	2.500.000.-
" " Gdyni	2.500.000.-
" " Szczecina	3.000.000.-
" " Sopotu	1.000.000.-
" " Kołobrzega	500.000.-

Tak rozwiązana sprawa przesądziła losy przedsiębiorstwa "GRYP" w Gdańsku, które faktycznie przestało istnieć w dniu powstania spółki w Szczecinie. Formalnie jednak Spółka z o.o. "GRYP - Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku" dopiero dnia 31 marca 1947 roku została postawiona w stan likwidacji. Jej dorobek przejęło nowoutworzone przedsiębiorstwo szczecińskie.

Przedmiotem działania tego przedsiębiorstwa miało być wykonywanie przewozów morskich między portami bałtyckimi (kabotaż) a w szczególności:

- a) przewożenie drogą morską na statkach własnych lub dzierżawionych - pasażerów, poczty oraz wszelkich ładunków,
- b) wykonywanie wszelkich z tym związanych czynności oraz pomocniczych operacji,
- c) organizowanie turystyki, wczasów i piciezek morskich oraz związanej z tym propagandy polskiego wypoczynka,

¹ Akt notarialny nr repert. 94/1946 w Szczecinie - notariusz S. Cisko.

d) budowanie i utrzymywanie własnych przystani oraz magazynów z odpowiednimi urządzeniami, potrzebnymi do przeładunku i składowania,

e) przyjmowanie bagaży, towarów i innych ładunków na skład,

f) załatwianie wszelkich formalności celnych, ubezpieczeniowych i innych związanych z przewozem podróżnych, jak również przechowywanie towarów i bagaży.

Do Zarządu Spółki powołano Stanisława Dobrzyńskiego, Stefana Nehrebeckiego i Ignacego Kuczkowskiego. - Radę Nadzorczą stanowili: Piotr Zaręba, Zygmunt Bączkowski, Stanisław Brońek, Jan Bochenek, Adam Bonarski, Tadeusz Teper, Henryk Zakrzewski, Władysław Kotowski i Adam Malik.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: Leonard Wierzbicki, Czesław Boratynski i Henryk Borakowski.

W międzyczasie został odwołany Jan Bochenek. Delegatem Ministra Żeglugi mianowano Ignacego Tarskiego. Na miejsce Adama Bonarskiego wszedł Adam Kupryński.

Dnia 10 grudnia 1947 roku przestał pełnić swe obowiązki dyr Stanisław Dobrzyński, a na Walnym Zgromadzeniu wspólników w dniu 10 lutego 1948 roku na stanowisko naczelnego dyrektora został jednogłośnie wybrany Witold Bublewski.

Właściwą działalność "Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku - GRIP", Sp. z o.o. w Szczecinie, rozpoczęła w dniu 15 stycznia 1947 roku, w tym bowiem czasie zostało otwarte w Szczecinie biuro (Dworcowa 19) oraz przystąpiono do organizacji oddziału w Gdyni. Dnia 1 lutego 1947 roku uruchomiono agenturę w Świnoujściu, a 17 sierpnia tegoż roku agenturę w Międzyzdrojach.

W pierwszej fazie swej działalności Spółka kontynuowała prace rozpoczęte jeszcze przez Związek Gospodarczy Miast Morskich i "GRYFA" gdańskiego, a więc przejęła nadzór nad wydobywanymi wrakami, dozorowała remonty, organizowała biuro i agentury. Zakupiła za 6.300.000 zł s/s "San", stary rzeczny statek¹, dla obsługi linii Szczecin-Świnoujście (od maja 1947 roku).

Stopniowo wprowadzano do eksploatacji nowe jednostki, które po dokonaniu kapitalnych remontów przekazywano sukcesywnie na nastę-

¹ Wywieziony przez Niemców do Hamburga, skąd 20 listopada 1946 roku rozpoczął podróż powrotną do Polski i dnia 4 grudnia dopłynął do Szczecina. Prowadził sztyper Szefera.

Biul. M.Z. 9-10, 1958

5

pujące linie:

11 lipca 1947 r. m/s "Grażyna" - Gdynia - Hel
17 lipca " m/s "Jolanta" - Szczecin - Trzebień
18 sierpnia " m/s "Telimena" - Szczecin - Międzyzdroje

Ponadto na podstawie umowy (time charter), zawartej z Radziecką Żegluga na Odrze, na linii Szczecin-Świnoujście pływał s/s "Ukraina" dublując m/s "Telimenę".

Z powyższego zestawienia widzimy, iż w pierwszym okresie swej działalności "GRYP" obsługiwał przede wszystkim Zalew Szczeciński, gdyż żegluga na tym terenie miała charakter komunikacyjny, natomiast w Zatoce Gdańskiej utrzymywano tylko jedną linię o cechach wybitnie turystycznych.

Należy podkreślić, iż w 1947 roku, wobec nie zorganizowanej komunikacji kołowej, uruchomienie transportu wodnego miało bardzo duże znaczenie gospodarcze i polityczne i to właśnie w obrębie Zalewu Szczecińskiego.

Warto też przypomnieć, że "GRYP" rozpoczął swą działalność w warunkach bardzo trudnych: zaminowane wody, zrujnowane nabrzeża, dotkliwy brak statków, zupełnie zdevastowany przemysł stoczniowy, rozproszona i niewielka kadra fachowa nie ułatwiały sadania, a przy tym wszystkim przedsiębiorstwo wchodziło na zupełnie niesznany sobie teren. Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego stało na stanowisku pełnej wolności konkurencyjnej w żegludze przybrzeżnej¹, przeto poza "GRYPem" istniały jeszcze i inne towarzystwa armatorskie, uprawiające komunikację wodną, które nie miały ze sobą żadnych powiązań ani porozumień.

Na Zalewie Szczecińskim kursował m/s "Piast" utrzymujący komunikację pomiędzy Świnoujściem a Szczecinem - eksploatowany przez Zarząd Miasta Świnoujście. Żegluga na Odrze również czyniła pewne próby skierowane do przesunięcia swych punktów docelowych ze Szczecina aż do Świnoujścia. W komunikacji portowej Zarząd Miasta Szczecina uruchomił tramwaj wodny s/s "Piotruś", a inicjatywa prywatna zorganizowała spółkę pod nazwą "Dzień Robotnicza" (m/s "Trzygłów"). W zatoce Gdańskiej "GRYP" również napotkał poważnych konkurentów. Całą komunikację portową, łącznie z obwożeniem wycieczek

¹ Wyowiedź Delegata Ministra Żeglugi dr Tarekiego - protokół z posiedzenia wspólników Spółki "GRYP" z dnia 27. IV. 1948 roku, pkt. 10, s. 8.

po porcie gdańskim, utrzymywała w swych rękach Trakcja Wodna Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia, działająca pod firmą "Żegluga Gdańska". Żegluga ta w 1947 utrzymywała komunikację z Hellem, organizowała rejsy do Sopotu i Gdyni.

W Gdyni czynna była Spółdzielnia "Tryton", która na dwóch turystycznych dużych motorówkach "Jagusia" i "Olenka" obwoziła turystów po porcie a kutry prywatne i Liga Morska (na statku wypożyczonym z Dyrekcji Dróg Wodnych) organizowały imprezy wycieczkowe. Nieuzgodnione ceny biletów oraz brak skoordynowanych rozkładów jazdy, wzajemne zajmowanie miejsc przy nabrzeżach, kaperowanie fachowców i większych grup wycieczkowych nie stwarzały warunków dla planowej eksploatacji i były przyczyną trudności finansowych.

Pomimo tych przeszkód, braku doświadczenia i stałego eksperymentowania, osiągnięto w 1947 roku następujące wyniki eksploatacyjne¹:

Przewozy pasażerów		
ilość:	pas.mil:	zł na 1 pas.mil:
114.702	2.651.752	6.84
Przewozy drobnicy(w tys.)		
ilość ton:	ton.mil:	zł na 1 ton.mil:
1.898	63.884	3.50
Osiągnięto wpływ:		
zł 20.373.355.-		
W tym za przewozy pasażerskie:		zł 18.141.890.-
Za przewozy ładunków:		<u>zł 2.231.465.-</u>
Spółka wykazała zysk w wysokości:		zł 18.569,13

¹ Według sprawozdania Zarządu za rok 1947 zatwierdzonego przez Walne Zgromadzenie wspólników z dnia 27. IV. 1948 roku.

Biel. M. Bort. 9-10, 1958

7

Zestawienie przewozów miesięcznych dokonanych na statkach własnych i czarterowanych przez Spółkę w roku 1947:					
m-ce	przewozy pasażerów		przewozy drobnicy		wpływy w tys.zł
	ilość	pas.mil	ton	ton.mil	
kwiecień	2.522	30.342	147.573	5.312.628	303.7
maj	11.332	193.392	226.344	8.148.384	1.604.2
czerwiec	10.787	352.584	239.721	8.629.956	2.689.9
lipiec	31.342	654.682	157.729	5.589.244	4.910.2
sierpień	38.729	760.536	221.105	7.959.780	6.068.2
wrzesień	13.218	436.160	116.366	4.171.426	3.179.1
październik	3.112	101.704	265.637	6.486.946	730.1
listopad	1.991	62.268	274.656	9.862.236	668.7
grudzień	1.669	60.084	248.720	8.643.920	728.9
Razem	114.702	2.651.752	1.897.851	63.883.520	20.882.9¹

Sezon letni 1948 roku zastał żeglugę "GRYP" lepiej przygotowaną do wykonania zadań usługowych wyznaczonych jej przez pierwszy plan.

Na 14 statków, którymi "GRYP" dysponował, 11 weszło w planowany terminie do eksploatacji, co pozwoliło na uruchomienie 9 stałych linii:

1. Szczecin - Świnoujście,
2. Szczecin - Międzyzdroje,
3. Szczecin - Stępnica,
4. Świnoujście - Międzyzdroje,
5. Gdynia - Hel,
6. Sopot - Hel,
7. Gdańsk - Hel,
8. Gdańsk - Sopot - Gdynia,
9. Sopot - Szczecin,

Łączna jednorazowa zdolność przewozowa na tych liniach wynosiła 5032 pasażerów.

Wyniki eksploatacyjne w r. 1948 przedstawiały się następująco:²

Przewozy pasażerów:			
ilość:	wykonanie planu:	pas.mil	wykonanie planu:
264.199	113 %	6.413.007	91 %

¹ W "Rachunku Wyników" Spółki na dzień 31. XII. 1947 roku - po stronie dochodów w dziale wpływów eksploatacyjnych figuruje pozycja zł 20.373.355.-, w zestawieniu miesięcznym przewozów (sporządzonym przez Dział Eksploatacji) umieszczono zł 20.882.900.-. Powstała więc w ten sposób niezgodność zł 509.545.- Należy uznać iż jest to niedokładność Działu Eksploatacji, który zaliczył na swe konto sumy księgowane w bilansie w pozycji "inne wpływy".

² Sprawozdanie Zarządcy Państwowego z dnia 22. IV. 1949 r.

Zestawienie przewozów miesięcznych dokonanych na statkach własnych i czarterowanych przez Spółkę w roku 1947:					
m-ce	przewozy pasażerów		przewozy drobnicy		wpływy
	ilość	pas.mil	ton	ton.mil	w tys.zł
kwiecień	2.522	30.342	147.573	5.312.628	303.7
maj	11.332	193.392	226.344	8.148.384	1.604.2
czerwiec	10.787	352.584	239.721	8.629.956	2.689.9
lipiec	31.342	654.682	157.729	5.589.244	4.910.2
sierpień	38.729	760.536	221.105	7.959.780	6.068.2
wrzesień	13.218	436.160	116.366	4.171.426	3.179.1
październik	3.112	101.704	265.637	6.486.946	730.1
listopad	1.991	62.268	274.656	9.862.236	668.7
grudzień	1.669	60.084	248.720	8.643.920	728.9
Razem	114.702	2.651.752	1.897.851	63.883.520	20.882.9¹

Sezon letni 1948 roku zastał żeglugę "GRYP" lepiej przygotowaną do wykonania zadań usługowych wyznaczonych jej przez pierwszy plan.

Nó 14 statków, którymi "GRYP" dysponował, 11 weszło w planowanym terminie do eksploatacji, co pozwoliło na uruchomienie 9 stałych linii:

1. Szczecin - Świnoujście,
2. Szczecin - Międzyzdroje,
3. Szczecin - Stępnica,
4. Świnoujście - Międzyzdroje,
5. Gdynia - Hel,
6. Sopot - Hel,
7. Gdańsk - Hel,
8. Gdańsk - Sopot - Gdynia,
9. Sopot - Szczecin,

Łączna jednorazowa zdolność przewozowa na tych liniach wynosiła 5032 pasażerów.

Wyniki eksploatacyjne w r. 1948 przedstawiały się następująco:²

Przewozy pasażerów:			
ilość:	wykonanie planu:	pas.mil	wykonanie planu:
264.199	113 %	6.413.007	91 %

¹ W "Rachunku Wyników" Spółki na dzień 31. XII. 1947 roku - po stronie dochodów w dziale wpływów eksploatacyjnych figuruje pozycja zł 20.373.355.-, w zestawieniu miesięcznym przewozów (sporządzonym przez Dział Eksploatacji) umieszczono zł 20.882.900,-. Powstała więc w ten sposób niezgodność zł 509.545,-. Należy uznać iż jest to niedokładność Działu Eksploatacji, który zaliczył na swe konto sumy księgowane w bilansie w pozycji "inne wpływy".

² Sprawozdanie Zarządcy Państwowego z dnia 22. IV. 1949 r.

Przewozy drobniocy:			
t,	wykonanie planu,	t.mil,	wykonanie planu:
3.233	70%	183.699	111 %
Osiągnięte wpływy			
zł,		plan,	
65.731.453,-		126 %	

Oddział Szczeciński przewiózł 108.765 osób, zaś Oddział Gdynski 155.434.

Z powyższego wynika, że ruch wycieczkowy na zatoce Gdańskiej miał większe nasilenie i stosunek wzajemny przewozów układał się jak 2:3.

Dużym osiągnięciem "GRYFU" było uruchomienie komunikacji pomiędzy Sopotem a Szczecinem przez oddanie na tę linię s/s "Beniowskiego".

Trasa ta cieszyła się dużą frekwencją i spełniała ważną rolę propagandowo-polityczną.

Dla celów rejestracyjnych przypominamy, iż koszt przejazdu normalnego¹ z Sopotu do Szczecina ustalono na zł 1.500⁻², ulgowy na zł 1.000,-. Miejsce w kabinie I i II klasy zł 1.000,-, a miejsce w kabinie turystycznej zł 500,-. Koszt biletu na przejazd nie obejmował wyżywienia. Na statku czynny był bufet i restauracja (2 sale jadalne - duża i mała - łącznie na 220 miejsc, bar na pokładzie i salon-bar na dziobie).

Personel przedsiębiorstwa "GRYF" liczył razem 132 osoby, w tym zatrudnionych w administracji i obsłudze eksploatacyjnej na lądzie 36 pracowników oraz 96 członków załóg pływających.

W dniu 31 grudnia 1948 roku żegluga "GRYF" dysponowała jednostkami podanymi na s. 10, z czego statki w rubryce 2 oznaczone "x"

¹ Uchwała Zarządu "Gryfu" z dnia 5. VII. 1948 roku - protokół nr 10, pkt. 1c.

² Złote polskie według ówczesnej wartości obiegowej.

Biel. Wzrost. 9-10. 1958

9

stanowiły własność Spółki, bez oznaczenia znakiem "x" - były własnością państwa i przydzielone bezpłatnie w użytkowanie żegludze przybrzeżnej.

Lp	N a z w a	Nazwa poprzednia	Pochodzenie	Data wejścia do eksploatacji	Wyceniona wartość w tys. zł
1	2	3	4	5	6
1	San ^x	bez zmiany	sakup od "Vistuli"	14.IV.47	7.000
2	Anna ^x	Jadwiga Wilk	sakup od GAL	1.V.48	38.200
3	Jaś ^x	bez zmiany	sakup od TTM	remont 1.VI.49	7.530
4	Małgosia ^x	bez zmiany	sakup od TTM	1.VIII.48	7.120
5	Barka GF I ^x	nie ustalono	podniesiona z dna	remont	1.760
6	Barka GF II ^x	nie ustalono	podniesiona z dna	remont	4.530
7	Barka GF III ^x	nie ustalono	podniesiona z dna	remont	4.000
8	Aldona	nie ustalono	demobil	1.V.48	8.400
9	Barbara	Wanda	podniesiony z dna	remont 15.V.49	46.700
10	Beniowski	Keiser	z reparacji	22.VII.48	200.000
11	Diana	Preussen	podniesiony z dna	29.VI.48	45.300
12	Elżunia	nie ustalono	demobil	1.V.48	12.000
13	Gratyna	Uran Schilksee	z reparacji	11.VII.47	22.700
14	Jolanta	nie ustalono	podniesiony z dna	17.VIII.47	7.670
15	Julia	bez nazwy	niewykończ. ścig. torp.	1.V.48	44.000
16	Narew	Goster I	podniesiony z dna	remont	42.600
17	Olimpia	bez nazwy	kadłub niewykończony	1.V.49	44.000
18	Telimena	Borussia	podniesiony z dna	18.VIII.47	16.000
1	2	3	4	5	6

Flotylla "GRYF" miała następującą charakterystykę:

Nazwa	na- pęd	rok miejsce budowy	moc ma- szyn	szyb- kość	L	B	H	BRT	ilość pasa- żerów
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Eksploatowana przez Oddział w Gdyni									
Anna	s/s	Newcastle 1928	1030	10	39,89	7,43	3,03	363	270
Barbara	s/s	Newcastle	1030	10	39,77	7,42	2,84	277	300
Beniow- ski	s/s	Szczecin 1905		16	92,30	11,70	4,00	1912	900
Grażyna	m/s	Kilonia 1927	315	9	28,10	7,23	2,34	130	260
Jad	m/s	Kalmar 1935	120	8	23,65	6,58	1,65	46	200
Olimpia	m/s	Gdynia 1939	270	8	32,27	5,70	2,10	155	200
Eksploatowana przez Oddział w Szczecinie									
Aldona	m/s	USA 1941	120	9	16,95	3,53	1,54	30	70
Diana	s/s	1911	240	8	48,70	8,86	2,35	336	700
Elżunia	m/s	Królewiec 1933	190	9	20,34	4,00	1,89	37	55
Jolanta	m/s	1926	120	9	25,00	4,25	2,20	39	120
Julia	m/s	Gdańsk 1945	280	9	35,00	5,20	2,80	119	162
Małgosia	m/s	Kalmar 1935	180	9	23,65	6,58	1,65	58	100
Telimensa	s/s	1906	160	8	31,30	5,60	2,70	110	240
San	s/s	1871	180	8	38,20	4,80	2,23	250	120
Naręw	m/s	Brandenburg 1937	200	7	38,15	7,50	2,83	218	towa- rowy
GF I	bez				24,70	5,50	1,95		
GF II	bez				41,95	5,14	2,12		
GF III	bez				26,35	5,75	2,04		

Ministerstwo Żeglugi w planach swych (1946-1949) nie przewidywało żadnych środków inwestycyjnych na budowę nowych jednostek przybrzeżnych. Zalecał natomiast przeprowadzenie remontów kapitalnych na statkach podnoszonych z dna lub uszkodzonych w czasie działań wojennych.

Doprowadzenie statków (podanych wyżej) do stanu zdolności eksploatacyjnej zostało zrealizowane kosztem następujących kredytów:

rok 1947 zł 76.000.000,-
1948 zł 144.000.000,- zł 220.000.000,-

Prak. Mout 9-10, 1958

11

Samo zestawienie statków świadczy, że były one przypadkowo eksploatowane, uruchamiane pośpiesznie i za każdą cenę. Nie było więc warunków potrzebnych do normalnej eksploatacyjnej działalności, normalnej kalkulacji oraz optymalnego doboru jednostek.

Pomimo istniejących obiektywnych trudności zadania eksploatacyjne i społeczno-polityczne zostały w pełni wykonane, i tak:

1. W latach 1947 i 1948 uruchomiono komunikację na Zalewie Szczecińskim i Zatoce Gdańskiej, a więc rozwiązano zagadnienie komunikacyjne i umożliwiono uprawianie turystyki na bardzo ważnym dla Polski terenie,
2. oddano do eksploatacji podniesione z dna i gruntownie wyremontowane statki przybrzeżne,
3. zdobyto potrzebne doświadczenie i elementy praktyczne do dalszego planowania,
4. uzupełniono kadry dla żeglugi przybrzeżnej w dziale techniczno-pokładowym oraz eksploatacyjno-administracyjnym. A więc zorganizowano mocne kolektywy zdolne do gospodarczej działalności,
5. stworzono elementy konieczne do zaprowadzenia ładu socjalistycznego w żegludze przybrzeżnej i portowej, poczyniono przygotowania natury prawnej oraz gospodarczo-financejowej niezbędne do połączenia wszystkich konkurujących ze sobą armatorów w jedno uspołecznione przedsiębiorstwo.

Po wypełnieniu zadań wymienionych wyżej, w ramach ogólnej przebudowy gospodarki narodowej wszczęto kroki zmierzające do przekształcenia Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (opierającą swą działalność prawną na kodeksie handlowym) na przedsiębiorstwo państwowe (Dz.P.P.P. nr 21, poz. 67), zmienionego rozporządzeniem Prezydenta RP. z dn. 25.V.1927 r. (Dz.U.R.P. nr 49, poz. 437) oraz art. 14 rozp. Prezydenta RP. z dn. 28.XII.1934 r. (Dz.U.R.P. nr 110, poz. 976) i na mocy art. 1 dekretu Prezydenta RP. z dn. 1.IX. 1939 r. o rozciągnięciu mocy obowiązującej powyższego dekretu na obszar całego państwa (Dz.U.R.P. nr 87, poz. 545) ustanowiony został przymusowy zarząd państwowy nad przedsiębiorstwem. W konsekwencji czego zawieszono działalność Rady Nadzorczej, Zarządu i Komisji Rewizyjnej.

Zarządcą państwowym mianowany został w dn. 13.X.1948 r. (P.M.V. 23c/11/48) dotychczasowy dyrektor naczelny "GRYFU".

Z tą chwilą zarządca państwowy reprezentował spółkę z o.o. w zakresie przewidzianym w art. 198, § 1 i 2 kodeksu handlowego.

Zadaniem zarządcy państwowego było uzdrowienie finansów, przeprowadzenie reorganizacji przedsiębiorstwa oraz przygotowanie jego przejęcia na własność Państwa.

Zadania te zostały w pełni wykonane.

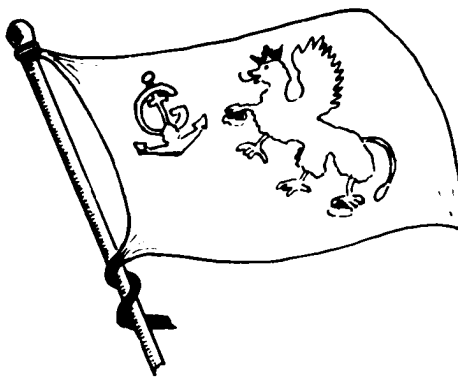
Dnia 31 grudnia 1948 roku faktycznie, formalnie zaś z dniem 1 kwietnia 1949 roku "Polska Żegluga Przybrzeżna na Bałtyku "GRYP" w Szczecinie, Sp z o.o., przestała działać. Likwidacja i wykreślenie spółki z Rejestru Handlowego ciągnęło się przez szereg lat.

Na podstawie art. 1 dekretu z dnia 3.I. 1947 roku o tworzeniu przedsiębiorstw państwowych (Dz.Ust.R.P. nr 8, poz. 42), Zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 8. II. 1949 r. (M.P. z dnia 28. IV. 1949 Nr A-25, poz. 400 i 401) powołano do życia dwa przedsiębiorstwa państwowe pod nazwą:

"Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku" z zasięgiem działania od Darłowa do Braniewa - i

"Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie" z zadaniem wykonywania przewozów morskich między portami polskiego Wybrzeża w rejonie od Darłowa (włącznie) do Szczecina.

Cały dorobek "GRYFU" (polecenie Min. Żegl. ZDI-11/10/49 i FZ/11/10323/49 z dnia 31 marca 1949 roku) wraz z flotyllą przejęły wyżej wymienione przedsiębiorstwa państwowe.



Flagą firmową przedsiębiorstwa była płachta koloru granatowego z wizerunkiem Gryfa Pomorskiego w kolorze złotym.

Biul. Naut. 9-10, 1958

13

WŁADYSŁAW ANTONI DRAPEŁŁA



DYKCJONARIUSZ ŁACIŃSKO-POLSKI JANA MACZYŃSKIEGO (IV)

(Przegląd materiału nautologicznego)

apowiedziałem wprowadzić, kończąc ostatni odcinek przeglądu materiału nautologicznego zawartego w szesnastowiecznym wokabularzu Jana Maczyńskiego, że będę mógł przejść do omawiania kontekstów grupy nawigacyjnej¹, ale zmieniam ten zamiar. Zdaje mi się, że lepiej będzie jeżeli najpierw omówię wszystkie grupy zapisów pleiologicznych (żegluga handlowa², rybacka, wojenna³) a dopiero na końcu bardzo zasobną grupę kontekstów nawigacyjnych.

2. Żegluga rybacka

a. Rybackie pojazdy wodne

Z pośród wielu typów pojazdów wodnych, używanych w rybołówstwie XV-XVI stulecia, Maczyński wymienia tylko trzy: małe czołno - czołnek:

"Et lenunculus. Czołnek rybitwi" (k. 158),

¹ Biul. Naut., nr 5, s. 22.

² Tamże, nr 3, s. 18-27 i nr 5, s. 18-22.

³ Tamże, nr 6, s. 5, przypis 3. Podobny termin używany w wojsku. Oto przykład: "Wojskowa żegluga śródlądowa" (Instrukcja sapercka). Warszawa 1930. Patrz Stanisław Zielinski, "Polska bibliografia morza i Pomorza" Warszawa 1935, s. 59.

małą łódź - 'łódkę':

"Horia [...] łódka rybitwia. Czółn" (k. 158),

nie różniącą się wiele od czółna (jak wnioskować można z przytoczonego właśnie kontekstu; horia - łódka, czółn) i 'łódź', prawdopodobnie większy od łódki-czółna pojazd wodny, jeżeli określa ją typem 'navis':

"[...] piscatoria navis. Rybitwia łódź" (k. 301).

Nie ulega dyskusji fakt, że w okresie gdy Mączyński opracowywał swój Dykcjonarz, typów rybackich pojazdów wodnych było więcej niż zarejestrował nasz leksykograf. Rybołówstwo morskie, na przykład na Morzu Śródziemnym czy Oceanie Atlantyckim, posługiwało się różnego typu barkami przybrzeżnymi i pełnomorskimi. Tym ostatnim można było dodawać blasku nazywając je statkami (navis). Na podstawie dotychczasowych badań trudno w obecnej chwili powiedzieć czy na tworzenie się "klasy": 'statek rybacki' (navis piscatoria) większy wpływ mieli skrybowie o niewyładowanych ambicjach poetyckich, czy klasyczny aparat ucisku - a więc wszelkiego autoramentu władz skarbowe. Rozstrzygnięcie tego zagadnienia pozostawiam bardziej zapalczystem nautologom.

b. Narzędzia połowowe

Zacznijmy od najprostszych. Słownik wymienia: 'wędkę' (k. 153)

i 'wędę':

"Hamus piscarius. Rybna węda" (k. 301). -
"Hamum vorat. Wędę pożyka" (k. 507 v). - -
"Fallox hamus. Zdradliwa, omylna węda" (k. 117). - "Aureo piscari hamo. Złotą wędą łowić [...]" (k. 21 v).

Drugi termin musiał być powszechniej używany, gdyż w zabytkach tego okresu występuje znacznie częściej niż termin pierwszy, który

Bibl. Arct. 9-10, 1958

15

w Dykcjonarzu Mączynskiego pojawia się tylko raz jeden.

Wymienione wyżej terminy 'wędka' i 'węda' określały synekdochicznie tę całość, którą w mowie potocznej określają i dzisiaj, a mianowicie: kij, sznur i hak (haczyk). W Dykcjonarzu nie spotykamy haka rybnego czy rybitwiego ani drzewca czy kija (wędziska). Natomiast dwa zapisy określające linki rybackie - 'wędny sznur' zwany też 'sznurem rybitwin':

"[...] Piscatoria linea. Rybitwi sznur, wędny sznur" (k. 301). - Linea etiam. Wędny sznur, którym ryby łowią" (k. 194)

i powrós;

"Epidromius. Powrós u sieć, na którym sieć wisi, tak swierschni jako spodni" (k. 106 v).

Porównując wyżej przytoczone zapisy wymieniające sznury i powrozy, dochodzi się do wniosku, że powrosami nazywano liny grubsze, sznurami cieńsze. Sieć, o której jest mowa w ostatnim kontekście, musiała być siecią dużą jeżeli posiadała górne (swierschnie) i dolne (spodnie) powrozy. Tym samym i one musiały być odpowiedniej grubości.

Prócz wymienionej (ale nie nazwanej) w wspomnianym zapisie sieci uzbrojonej w powrozy, znajdujemy wśród kontekstów tej grupy inne: 'sak' na ryby ('sak rybny') i 'kłomię'¹:

"Funda¹ [...] proca, też sak, którym ryby łowią" (k. 139). - "Tragula [...] Rybny sak też kłomia" (k. 460 v),

'wierszę' i 'włęczierz':

"Nassa [...] Wiersza, włęczierz" (k. 242),

¹ "Kłomia, kłomla, sieć z otworem osadzona na pałku i liście płaskiej do dna przystającej, którą łowią się ryby, wlokąc bok płaski po dnie wody". (Słownik jęz. pol. K. Rykaczewskiego. Warszawa, 1866. T. I, s. 269).

² Rodzaj sieci zwanej też 'rete' lub 'jaculum'.

oras poetycko-ewangeliczny 'niewód':

"Sagena [...] Niewód, rybna sieć" (k. 364).
- "Verriculum [...] Niewód, sieć na ryby"
(k. 485 v). - "W Ewangelii słowo boże by-
wa porównano niewodowi w morze pущzone-
mu, które rzeczy niewód a słowo są od sie-
bie dalekorózne" (k. 276 v).

Każda sieć składa się z różnej wielkości otworów. W czasach Mą-
czyńskiego zwano je 'dziurami', 'okami' ("sieć wielkiego oka", k.
303) albo 'lochami'¹,

"Macula etiam significat dziurę, loch, oko
u sieci" (k. 203). - "Ocellatus [...] Pełny
dziur, a ok yako sieć" (k. 259 v).

Nie wymienia Mączyński, co jest zastanawiające, i na co już
zwróciłem uwagę, powszechnie używanego w rybołówstwie haka czy ha-
czyka. Rejestruje natomiast trójsąg rybacki, o nieokreślonym bli-
żej przeznaczeniu praktycznym:

"Fuscina [...] telum tridens piscatorium.
Widełki o trzech końcach ribitwskie" (k.
141),

oras drąg do mierzenia głębokości wody lub ogłuszania ryb zwany
'kijem', 'spisą' lub 'tłukiem',

"Contus [...] Kij, Tłuk albo Spis rybitfi,
którym mierzą głębokość wody" (k. 64).

Nie wspomina Mączyński o innych przyborach połowowych na przy-
kład pławikach, iglicach do robienia sieci itd. Robi to ze wzglę-
dów zupełnie zrozumiałych. Opracowując swe wspaniałe dzieło musiał
trzymać się ściśle wzorów, a więc słowników łacińskich, względnie
łacińsko-greckich, co uniemożliwiło wprowadzenie terminów rodzi-
mych.

(c.d.n.)

¹ Otwory do przesuwania fałów, wydrążone w szczycie masztu,
również nazywano 'dziurami' ('durami') albo 'lochami'. Por. Biul.
Naut., nr 1-2, s. 28.

Dyskutujemy!

HENRYK BORAKOWSKI



przede dniu realizacji uchwalonych na XII Plenum wytycznych rozwoju Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w latach 1959-1965, które przynieść mają również i dynamiczny rozwój naszej gospodarki morskiej, a przede wszystkim podwojenie tonażu polskiej marynarki handlowej oraz dwukrotny wzrost połowów ryb morskich, wskazane byłoby rozważenie możliwości uaktywnienia środowiska ściśle związanego z morzem, tj. marynarzy i rybaków. Na myśli mam tu przede wszystkim liczny bo już dwutysięczny zespół absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej oraz absolwentów Szkoły Rybołówstwa Morskiego, których mamy już 500.

Ci starsi i młodszy "ludzie morza", zajmujący na statkach PMH lub rybołówstwa dalekomorskiego stanowiska począwszy od kapitanów aż do młodszych marynarzy czy rybaków, przemierzają dziś na polskich statkach morskich, których posiadamy już przeszło 200, morza i oceany, odwiedzają liczne porty zagraniczne i pogłębiają swoje wiadomości z praktyki morskiej oraz gromadzą cenny materiał informacyjny z zakresu problemów dotyczących gospodarki morskiej obcych krajów.

Byłoby bezsprzeczną korzyścią, aby nasi starsi kapitanowie i oficerowie (przede wszystkim absolwenci szkół morskich) mogli dzielić się z kolegami swoją wiedzą praktyczną oraz brać udział w dyskusjach na tematy gospodarki morskiej w gronie nie tylko samych "ludzi morza", ale i innych poważnych osób, zainteresowa-

nych rozwojem gospodarki morskiej (np. naukowcy, armatorzy itd).

Jest rzeczą wiadomą, iż większość marynarzy i rybaków odczuwa wstręt do pióra, natomiast lubi słowo żywe, lubi opowiadać i dyskutować. Czas na te "opowiadania i dyskusje" znajdzie nawet kapitan lub oficer ze statków linii dalekowschodnich, bo trudno sobie wyobrazić, aby w czasie dwutygodniowego postoju statku w portach krajowych nie znalazł paru wolnych godzin. A zresztą statki morskie przechodzą corocznie remonty trwające około jednego miesiąca, a wówczas wszyscy członkowie załogi statku mają więcej czasu wolnego.

Powyższe wywody wskazują na realność koncepcji stworzenia klubów kapitanów żeglugi wielkiej PMH oraz rybołówstwa morskiego, klubów oficerów PMH oraz rybołówstwa morskiego względnie klubów absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej oraz absolwentów Szkoły Rybołówstwa Morskiego.

Wymienione kluby mogłyby powstać w ramach powołanych już do życia sekcji nawigacyjnych przy Oddziałach: Gdańskim i Szczecińskim Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, gdyż, jak wiadomo, celem Towarzystwa jest inicjowanie, prowadzenie i popieranie badań nautologicznych oraz ich popularyzowanie.

Punktem wyjścia takich spotkań członków wymienionych wyżej klubów mogłyby być chociażby lokale eleganckich kawiarni, w których można by raz na miesiąc, na przykład w każdy czwartek po pierwszej, rezerwować kilka stolików w ustalonych godzinach. Spodziewamy się zresztą, że PTN już niedługo otrzyma w INTER-CLUBIE tak potrzebny mu lokal. Stawiam wniosek o zarezerwowanie jednego pokoju właśnie na KLUB KAPITANÓW.

Zbliżają się coroczne święta szkół morskich: Państwowej Szkoły Morskiej w dniu 8 grudnia i Szkoły Rybołówstwa Morskiego w dniu 7 lutego. W czasie tych świąt zgromadzą się liczni absolwenci w swoich "Alma Mater", którym należałoby przedstawić poruszoną wyżej sprawę a napewno zyska ona uznanie i doprowadzi do realizacji klubów.

Jednym z problemów poważniejszych, pilnych do przedyskutowania na zebraniach w Klubie Kapitanów, byłaby na przykład sprawa zmiany i uzupełnienia "Międzynarodowych przepisów o zapobieganiu zderzeniom na morzu" ustanowionych w roku 1948 i wprowadzonych w życie z dniem 1 stycznia 1954 roku. W roku 1960, w czasie obrad międzynarodowej konferencji w Londynie, ma nastąpić rewizja tych przepisów

Burt. Burt. 9-10, 1958

19

i oczywiście delegacja polska ma wziąć również udział w obradach i wystąpić z odpowiednimi wnioskami. W innych krajach morskich odbywają się już dyskusje kapitanów na temat M.P.Z.Z.M. celem przygotowania ostatecznych wniosków dla delegatów rządowych na tę konferencję. U nas, niestety, o tej, tak ważnej, sprawie nic się nie mówi.

W świetle powyższych wywodów wydaje się raczej dziwne, że do dnia dzisiejszego nie powstał przynajmniej Klub Kapitanów, który mógłby skupić około stu osób.

ZOFIA DRAPELLA **TOWARZYSTWO**
PRZEMIAĆCIEL
P muzeów morskich



rzeczność każdego narodu - dzieje, kultura umysłowa i materialna, doświadczenia i osiągnięcia - jest przedmiotem nie tylko jego dumy, ale i staran, by ją zachować i przekazać następnym pokoleniom. Zadanie to w dużej mierze spełniają archiwa i muzea.

Muzea w Polsce mamy różne. Zarówno w zakresie eksponatów jak i ich ekspozycji. Wyliczanie wszystkich zajęłoby wiele miejsca i nie miałoby tu celu, bo chcę poruszyć sprawę tych właśnie muzeów, których mamy zbyt mało. Muzeów morskich.

Aktywne i ambitne Muzeum Marynarki Wojennej w Gdyni, obchodzące w tym roku pięciolecie swej pracy, zgodnie z nazwą, interesuje się przede wszystkim wojenną działalnością Polski na morzu. W naszych warunkach politycznych i geograficznych rola takiego muzeum jest donioślejsza niż w innych krajach, bo, oprócz normalnej pracy zbieracko-naukowo-dydaktycznej, musi ono, jak bardzo słusznie pisze o tym zastępca kierownika Muzeum, mgr Tomasz Czayka, walczyć z rewizjonizmem i pseudo-naukowymi elaboratami różnych zachodnio-nie-

niemieckich instytutów¹.

Muzeum Pomorskie w Gdańsku, którego sale parterowe, oprócz z prawdziwym znawstwem dobranych eksponatów, mają urzekająco piękną kompozycję - nie posiada działu morskiego.

Ma go natomiast Muzeum Pomorza Zachodniego w Szczecinie, które mieści się w specjalnie na muzeum wybudowanym gmachu (mocno zniszczonym podczas działań wojennych, ale już odbudowanym) - niestety - nie w całości przez dział morski użytkowanym. Ekspozycja tego działu, posiadającego bezcennej wartości kolekcję dżubanek i łodzi słowiańskich oraz eksponaty współczesne z zakresu żeglugi, rybołówstwa i jachtingu, nie jest i nie może być w obecnych warunkach wyraźnie ukształtowaną. Istnieje uzasadniona tendencja, aby dział morski Muzeum Pomorza Zachodniego usamodzielnić. Równie logiczny wydaje się zamiar, aby ta nowa placówka muzealna specjalizowała się w problematyce słowiańsko-bałtyckiej. Ekspozycję obejmującą dzieje morskie Gdańska i związanej z nim żeglugi śródlądowej w formie osobnego działu powinno natomiast posiadać któreś z muzeów gdańskich lub samodzielna placówka.

Należy jeszcze wspomnieć o muzeach regionalnych.

Z inicjatywy Przewodniczącego Osiedleniowej Rady Narodowej powstaje w Helu muzeum regionalne. Obecnie ma ono wygląd ad hoc zorganizowanej wystawy. W przyszłości znajdzie pomieszczenie w odremontowanym starym poewangelickim kościele.

Muzeum helskie ma piękny model "Błyskawicy", dar Marynarki Wojennej, niestety nie zabezpieczony gablotą więc brak już kilku szalup, ciekawe merki rybackie, trochę starych kafli gdańskich i holenderskich. Dalszy jego rozwój powinien iść w kierunku gromadzenia zbiorów ukazujących rozwój osady, portu i życia ludności ry-

¹ "Portowo-nadmorski charakter Gdyni powoduje większy niż w innych miastach przypływ cudzoziemców, zarówno turystów jak i marynarzy, z których duża ilość odwiedza także Muzeum. Im powinniśmy także poświęcić uwagę, pamiętając o tym, że szczególnie przybyłe z Zachodu informacje o naszym kraju, a zwłaszcza Ziemiach Zachodnich, wybrzeżu i flocie wojennej czerpią nie zawsze ze źródeł nam życzliwych i obiektywnych. Przeciwnie, najczęściej trafiają w ich ręce sprawnie rozprowadzane i propagowane, pseudo-naukowe broszury - płody doskonale prosperujących, licznie rozsianych szczególnie w Niemieckiej Republice Federalnej instytutów rewizjonistycznych, jak Johann Herder Institut w Marburgu, Arbeitskreis für Ostfragen w Monachium, Ost-Europa Institut również w Monachium". (Przegląd Morski 1958, nr 6, s. 20/21).

Bierl. i Bart. 9-10, 1958

21

backiej.

Taki właśnie charakter posiada pełne wdzięku muzeum regionalne w Kartuzach.

Wymienione polskie placówki muzealne, mimo wyraźnych różnic ekspozycyjnych obejmują pewną całość tematyczną mieszczącą się bez reszty w zakresie prac badawczych naszego Towarzystwa. Są mu bliskie i potrzebne. Ich dalszy rozwój, funkcja społeczna i dydaktyczna jak również ich współpraca z Towarzystwem są dla niego sprawą ważną, gdyż poznawanie dziejów żeglugi, portów, warsztatów szkutniczych i stoczni, badanie procesów im towarzyszących oraz wzajemnych ich wpływów i zależności - wymaga różnorodnej dokumentacji, w której eksponaty muzealne odgrywają nieprzeciętną rolę.

W przyszłości Towarzystwo chce mieć własne, nautologiczne, muzeum-pracownię, co znalazło swój wyraz i w statucie i w perspektywicznych planach rozwojowych PTN. Będzie ono odmienne w typie a jego ekspozycja odpowiadająca założeniom koncepcyjnym nautologii.

Jednocześnie będzie uzupełnieniem zagadnieniowym muzeów już istniejących.

Myśląc o formach obecnej i przyszłej współpracy nasunęły mi się pewne analogie. We Francji, na przykład, pod patronatem Prezydenta Republiki oraz Ministerstw: Marynarki Wojennej, Handlowej i Sztuk Pięknych powstało w roku 1930 "Towarzystwo Przyjaciół Muzeów Marynarki", którego celem jest - przez popierania działalności muzeów morskich i rozwijanie jak najszerszych zainteresowań morskim muzealnictwem - utrwalanie w świadomości społeczeństwa znaczenia spraw morskich w życiu narodu.

Wszyscy członkowie Towarzystwa otrzymują bezpłatne karty wstępu do Muzeum Marynarki w Paryżu, Tulonie, Bordeaux, Lorient i Le Croisic, do dziesięciu innych w Paryżu i kilku na prowincji. Zarząd Towarzystwa stara się o stałe rozszerzanie swych kontaktów. Ostatnio również i słynne Aquarium Trocadéro w Paryżu zgodziło się honorować karty członkowskie coraz bardziej popularnego l'A.A.M.M. (l'Association des Amis des Musées de la Marine).

Inną formą działalności Towarzystwa są publikacje mówiące o dziejach techniki, kultury i sztuki morskiej. W pierwszych latach swego istnienia l'A.A.M.M. wydawało "Bulletin de l'Association des Amis du Musée de la Marine", który, oprócz artykułów poświęconych historii i muzealnictwu morskiemu, informował członków o swej działalności organizacyjnej. Od roku 1946 wychodzi "Neptunia", kwartał

nik o wysokim poziomie artystycznym i źródłowym, obejmujący zagadnienia archeologii morskiej, historii budownictwa i zdobnictwa okrętowego, ikonografii morskiej, historii wojen morskich, rybołówstwa i sportów wodnych. Starannie jest prowadzony dział bibliografii morskiej i Kronika Towarzystwa.

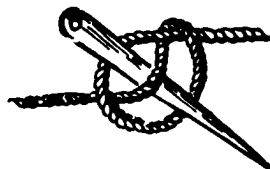
Sprawom modelarstwa, dokumentacji, szczegółom konstrukcyjnym i technicznemu okrętu poświęcony jest "Triton" wydawany jako dodatek do "Neptunii".

L'A.A.M.M. organizuje również odczyty i spotkania członków z wybitnymi znawcami archeologii morskiej, uczestnikami wypraw i bitew morskich, historykami zagadnień morskich. Jest również wydawcą planów technicznych i fototypów modeli muzealnych.

Wydaje mi się, że PTH powinno spełniać tę lub podobną rolę, a więc popularyzować muzealnictwo morskie przez:

- organizowanie wycieczek swych członków do muzeów,
- organizowanie odczytów (z prześroczkami) na temat archeologii, historii i ikonografii morskiej,
- publikowanie w "Biuletynie" artykułów o muzeach morskich polskich i zagranicznych,
- wprowadzenie do niego stałego działu omawiającego sprawy muzealnictwa,
- informowanie członków i czytelników o nowych eksponatach uzyskanych przez któreś z muzeów, urządzanych wystawach i zmianach ekspozycji.

Możliwości popularyzowania zagadnień muzealnictwa morskiego oraz samej współpracy z muzeami jest dużo i napewno w miarę realizacji jednych będą się nasuwały następne.



PROJEKT PIECZĘCI



Przesyłam w załączeniu szkic pieczęci Towarzystwa; kotwica dawnych okrętów żaglowych w kole utworzonym z łańcucha.

Drugim projektem mogłaby być leżąca kotwica, a obok - śruba okrętowa napędowa - jako połączenie symboli dawnej epoki żaglowców i żeglugi o napędzie dzisiejszym. Może go kto wykona?

Witold Żelechowski

Szkic kmdr W. Żelechowskiego opracował graficznie Józef Derda.

FELIKS KAMIENSKI

Z nielicznych szeregów pionierów polskiego okrętownictwa ubył w dniu 11 września 1958 roku mgr inżynier budowy okrętów - FELIKS KAMIENSKI.

Urodzony dnia 5 stycznia 1892 roku w Zabłudowie koło Białegostoku, FELIKS KAMIENSKI po ukończeniu szkoły powszechnej w Zabłudowie i średniej realnej w Białymstoku, wstąpił do Morakiej Szkoły Inżynieryjnej w Kronsztadzie na Wydział Budowy Okrętów, który ukończył w roku 1914 jako pierwszy spośród studiujących wówczas na tym wydziale.

Doświadczenie w dziedzinie budowy okrętów zaczął zdobywać dość wcześnie prowadząc równoległe ze studiami teoretycznymi praktykę w stoczni "Bałtwod" w Petersburgu oraz w filii tej stoczni w Mikołajewie nad Morzem Czarnym. W tym okresie brał udział w charakterze technika okrętowego w budowie pancernika "Sewastopol" i "Pietropawłowski" (obecnie "Marat") - obydwa o wyporności 25.000 ton. W okresie I wojny światowej, w latach 1914 - 1918, na stanowisku zastępcy kierownika filii stoczni "Bałtwod" w Mikołajewie, sbudował 8 łodzi podwodnych, prowadził remonty torpedowców i statków handlowych. W latach 1918 - 1920, jako kierownik Wydziału Budowy Okrętów w tym samym zakładzie usamodzielnionym pod nazwą stoczni "Remsud" kierował pracami wykonawczymi 3 łodzi podwodnych, statku ogniowo-ratowniczego i holowniczego "Dżalits" oraz dokonywał reperacji wielu innych jednostek.

Później losyagnały Go do Turcji, w której spędził 10 lat (1920-1930) wzbogacając swe doświadczenie zawodowe najpierw w firmie "Société Orientale Ingenieurs" na stanowisku kierownika działu remontów statków handlowych

Biał. Pant. 9-10, 1958

25

a następnie pracując 9 lat samodzielnie, w tym 6 lat jako rzeczoznawca okrętowy dla ubezpieczeń morskich.

W roku 1930 inżynier KAMIENSKI przybywa do kraju, by kłaść podwaliny pod polski przemysł okrętowy. Obejmuje kierownictwo Działu Kadłubowego w warsztatach portowych Polskiej Marynarki Wojennej na Okazyiu kierując budową 500 tonowego doku pływającego, 3 trawlerów, 4 holowników, doprowadza do końca budowę kontrtorpedowców i łodzi podwodnych budowanych w tym czasie za granicą. Równocześnie reprezentuje Izbę Przemysłowo-Handlową jako rzeczoznawca okrętowy dla ubezpieczeń morskich.

Lata okupacji spędza w Gdyni pracując jako robotnik, dozorca domu, wreszcie w prywatnym zakładzie ślusarsko-instalacyjnym w charakterze kreślarza, magazyniera i kasjera.

Po wyzwoleniu wraca do umiłowanego zawodu i znowu przypada MU w udziale doniosła rola w tworzeniu polskiego przemysłu okrętowego. Zajmuje kolejno różne kierownicze stanowiska w Stoczni Gdynińskiej: jako jej kierownik, następnie jako kierownik Inspekcji Technicznej, Inwestycji, Biura Studiów i Racjonalizacji, jako główny technolog, a ostatnio jako kierownik Sekcji Dokumentacji Zdawczej w Oddziale Zdawania Statków w Stoczni im. Komuny Paryskiej. Ponadto przez cały ten okres pełnił nieprzerwanie funkcję zaprzysiężonego rzeczoznawcy okrętowego.

Budowanie okrętów było nie tylko zawodem dla inżyniera KAMIENSKIEGO - było jego pasją. Nawet w okresie ciężkiej choroby nie przestawał się interesować sprawami stoczni. Ktokolwiek miał okazję zetknąć się z NIM na tym terenie, mógł odczuć jak ten człowiek żył rytmem pracy swego zakładu, jak znał doskonale każdy zakątek, z jaką dumą mówił o osiągnięciach, z troską o przeszkodach i trudnościach.

Zmarły niezwykle żywo interesował się działalnością Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, którego był członkiem-założycielem. Niejednokrotnie podkreślał konieczność podjęcia studiów nad historią polskiego budownictwa okrętowego.

CZESŁAW PTAK

26

Biul. Maut. 9-10, 1958

ARCHIWUM

Sygn.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA IKONOGRAFICZNA

..... 1. N a z w a

2. Przedstawia (omówienie)

3. Rodzaj, wielkość

4. Technika wykonania 5. Przedmiot,
rodzaj materiału

6. Miejsce obecne

..... 7. Poprzednie

8. Ostatni numer inwentarza lub sygnatura

ARCHIWUM

Sygn.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA IKONOGRAFICZNA

..... 1. N a z w a

2. Przedstawia (omówienie)

3. Rodzaj, wielkość

4. Technika wykonania 5. Przedmiot
rodzaj materiału

6. Miejsce obecne

..... 7. Poprzednie

8. Ostatni numer inwentarza lub sygnatura

9. Oryginał, kopia, naśladownictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-
lić). 10. Imię, nazwisko autora (ad 9) _____
11. Reprodukacja publikowana w _____

12. Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13. Uzupełnienia, uwagi _____

9. Oryginał, kopia, naśladownictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-
lić). 10. Imię, nazwisko autora (ad 9) _____
11. Reprodukacja publikowana w _____

12. Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13. Uzupełnienia, uwagi _____

ARCHIWUM

Sygn.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA IKONOGRAFICZNA

1. Nazwa

2. Przedstawia (omówienie)

3. Rodzaj, wielkość

4. Technika wykonania

5. Przedmiot,

rodzaj materiału

6. Miejsce obecne

7. Poprzednie

8. Ostatni numer inwentarza lub sygnatura

ARCHIWUM

Sygn.

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA IKONOGRAFICZNA

1. Nazwa

2. Przedstawia (omówienie)

3. Rodzaj, wielkość

4. Technika wykonania

5. Przedmiot

rodzaj materiału

6. Miejsce obecne

7. Poprzednie

8. Ostatni numer inwentarza lub sygnatura

9. Oryginał, kopia, naśladownictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-

lić). 10. Imię, nazwisko autora (ad 9) _____

11. Reprodukacja publikowana w _____

12. Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13. Uzupełnienia, uwagi _____

9. Oryginał, kopia, naśladownictwo, rekonstrukcja (niepotrzebne skreś-

lić). 10. Imię, nazwisko autora (ad 9) _____

11. Reprodukacja publikowana w _____

12. Omówienie naukowe (kto, kiedy, gdzie?) _____

13. Uzupełnienia, uwagi _____

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA Dział Dokumentacji KARTOTEKA ZABYTEKOW MUZEALNYCH	1. Nazwa zabytku	
	2. Opis	
	3. Numer inwentarza	4. Dziedzina nauki lub techniki
	5. Znajduje się od	
	6. Historia zabytku (wynalazca, wykonawca pierwowzoru, modyfikatory, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.)	

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA Dział Dokumentacji KARTOTEKA ZABYTEKOW MUZEALNYCH	1. Nazwa zabytku	
	2. Opis	
	3. Numer inwentarza	4. Dziedzina nauki lub techniki
	5. Znajduje się od	
	6. Historia zabytku (wynalazca, wykonawca, pierwowzoru, modyfikatory, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.)	

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele, daty, sposoby, okoliczności nabycia lub zbycia _____

8. Modelarz (imię, nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów, dokumentów _____

9. Wielkość, materiał, waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja _____

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele, daty, sposoby, okoliczności nabycia i zbycia _____

8. Modelarz (imię, nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów, dokumentów _____

9. Wielkość, materiał, waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja _____

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA ZABYTEKOW MUZEALNYCH

1. Nazwa zabytku _____

2. Opis _____

3. Numer inwentarza _____ 4. Dziedzina nauki
lub techniki _____

5. Znajduje się od _____

6. Historia zabytku (wynalazca, wykonawca, pierwowzoru, modyfikato
rzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i
rekonstrukcje, etc. _____

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA
Dział Dokumentacji
KARTOTEKA ZABYTEKOW MUZEALNYCH

1. Nazwa zabytku _____

2. Opis _____

3. Numer inwentarza _____ 4. Dziedzina nauki
lub techniki _____

5. Znajduje się od _____

6. Historia zabytku (wynalazca, wykonawca, pierwowzoru, modyfikato
rzy, okresy, miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i
rekonstrukcje, etc. _____

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA Dział Dokumentacji KARTOTEKA ZABYTEKOW MUZEALNYCH	1.Nazwa zabytku	
	2.Opis	
	3.Numer inwentarza	4.Dziedzina nauki lub techniki
	5.Znajduje się od	
	6.Historia zabytku (wynalazca,wykonawca pierwowzoru,modyfikato rzy,okresy,miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.	

POLSKIE TOWARZYSTWO NAUTOLOGICZNE - GDYNIA Dział Dokumentacji KARTOTEKA ZABYTEKOW MUZEALNYCH	1.Nazwa zabytku	
	2.Opis	
	3.Numer inwentarza	4.Dziedzina nauki lub techniki
	5.Znajduje się od	
	6.Historia zabytku (wynalazca,wykonawca,pierwowzoru,modyfikato rzy,okresy,miejsca, tereny użytkowania, zniszczenia, naprawy i rekonstrukcje, etc.	

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele, daty, sposoby, okoliczności nabycia lub zbycia _____

8. Modelarz (imię, nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów, dokumentów _____

9. Wielkość, materiał, waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja _____

7. Poprzednie miejsca przechowywania, właściciele, daty, sposoby, okoliczności nabycia i zbycia _____

8. Modelarz (imię, nazwisko), czas, miejsce wykonania, wg jakich wzorów, dokumentów _____

9. Wielkość, materiał, waga _____

10. Stan w _____

11. Wartość _____ 12. Bibliografia i dokumentacja _____

MARIA MUSZYŃSKA

PANI MARIA MUSZYŃSKA, CHOĆ NIE BYŁA CZŁONKIEM TOWARZYSTWA, BYŁA JEGO PRAWDZIWYM PRZYJACIELEM. OD CHWILI POWSTANIA PTN OFIAROWAŁA BEZPŁATNIE SWĄ PACHOWĄ POMOC I DOBROWOLNIE PODJĘTE OBOWIĄZKI SPEŁNIAŁA STARANNIE I PUNKTUALNIE. DWA RAZY W MIESIĄCU, POGODNA I UŚMIECHNIĘTA, ZASIADAŁA NAD KSIĄŻKĄ KASOWĄ PTN, WPISYWAŁA POZYCJE, SEGREGOWAŁA RACHUNKI, ZAŁATWIAŁA WSZYSTKIE SPRAWY ZWIĄZANE Z BUCHALTERIĄ.

NIESPODZIEWANA, NIEULECZALNA CHOROBA ZABRAŁA JĄ Z POŚRÓD NAS. ZMARŁA DNIA 8 SIERPNIA 1958 ROKU.

RADA GŁÓWNA
POLSKIEGO TOWARZYSTWA NAUTOLOGICZNEGO

1

ZARZĄD ODDZIAŁU GDAŃSKIEGO

Imiel. N. Bunt. 9-10, 1958

35

Recenzje i Omówienia

JOSEPH F. KOSTALIK: COLOR IN PERIOD SHIPS
"Nautical Research Journal" /USA 1958/, vol. 10, nr 1, s. 27.

W amerykańskim czasopiśmie "Nautical Research Journal" ukazał się artykuł J. F. Kostalika omawiający problem malowania statków w ubiegłych wiekach.

Autor podaje ciekawe wyniki badań nad kolorami stosowanymi na okrętach do połowy XIX wieku. Opisy, jak wiemy, rzadko kiedy podają dokładniejsze dane o kolorach na okrętach, zaś określenia "czerwony" czy "czerwony" są niedostateczne.

Kolory stosowane w ciągu wielu wieków można by policzyć na palcach jednej ręki, a większość z nich była tlenkami żelaza. Barwnik czerwony miał kolor ciemnej cegły, zaś żółty to ochra - ciemny brązowy kolor - wyglądający nieco brudno. Czarny był sadzą palonych kości. Kolory niebieskie także wywodziły się z żelaza. Biały nie był łatwo osiągalny i był bielą cynkową lub ołowianą, stąd na białko malowano tylko pasy lub ozdobne fragmenty kadłuba.

Te oto barwniki przerabiano na właściwe farby przez wymieszanie z tłuszczami zwierzęcymi lub olejem wielorybim, rzadziej roślinnymi. Jako rozpuszczalnik służył... rum, którego było wszędzie pod dostatkiem, natomiast nie było produktów naftowych, które na dawałyby się do tego celu.

Stare modele okrętów mają nieraz biały kadłub poniżej linii wodnej. Nie były one jednak specjalnie malowane na białko, lecz w okresie przed obijaniem miedzią (1783) kadłuby smarowano tłuszczami zwierzęcymi, które w zimnej wodzie przybierały barwę zblizoną

do białej.

Głównymi kolorami były zatem czarny, czerwony i złoty, które mieszano by uzyskać dalsze - np. szare, "kamienne" i brązowe, które służyły do malowania wewnątrz nadburci.

Niestety - wiele pięknych modeli maluje się fałszywymi kolorami, których współcześni tym okrętom wcale nie znali, bowiem obecna bogata gama kolorów okrętowych powstała dopiero przed niespełna 30 laty.

J. F. Kostalik podaje również wskazówki jak malować modele okrętów oraz załącza wzory podstawowych kolorów używanych w dawnych wiekach.

WITUR

J A V A U L T: LES DEBUTS DU CANON DE MARINE
"NEPTUNIA" (Paryż) 1958, nr 49, (I kwartał), s. 2-8.

Pierwszy tegoroczny numer "Neptunii" otwiera obszerny, uzupełniony bibliografią, artykuł kapitana fregaty Javaulta. Pracę swą, zatytułowaną "Początki artylerii okrętowej", rozpoczyna autor stwierdzeniem, że niezmiernie trudną rzeczą jest ustalenie kiedy po raz pierwszy pojawiły się działa na okrętach.

Możliwe, że nastąpiło to już w wieku XI, gdyż w kronikach średniowiecznych, poczynawszy od tego okresu, pojawiają się wzmianki o statkach, które w czasie walki wyrzucały, przy pomocy ognia, żelazne pociski. Mogły to więc być już początki broni palnej na okrętach, najprawdopodobniej jednak były to tylko hałaśliwe katapulty wyrzucające jakieś płonące materiały.

Data nie budzącą wątpliwości jest dopiero rok 1338, a pierwszym uzbrojonym w działa okrętem, angielski żaglowiec, "Christopher", zdobyty przez Francuzów w bitwie pod Arnemuiden.

Następne wzmianki historyczne mówią o pojawieniu się, w roku 1359 pod Barceloną i w 1372 pod Rochelle, okrętów posiadających na swym pokładzie działa. Od roku 1381 używanie armat stało się już powszechne na katalońskich statkach handlowych.

Początkowo jednak umieszczanie dział na pokładzie połączone było z wieloma trudnościami technicznymi, co oczywiście w dużej mierze opóźniało rozwój i rozpowszechnienie artylerii na okrętach. Dopiero wynalezienie i zastosowanie (w roku 1480, ruchomych osi

Bull. Navet. 9-10, 1958

37

przy działach oraz strzelnic w burtach - pozwoliło na coraz częstsze używanie tej broni. Angielski statek, "Henri Grâce à Dieu", zbudowany prawdopodobnie w roku 1515, posiadał już 80 dział z czego 54 umieszczone były w strzelnicach burtowych. ("Christopher" miał ich tylko 4, z czego jedno ręczne).

Wprowadzenie strzelnic do architektury okrętów nie od razu zmieniło technikę walki. Na wielu rycinach z początków XVI wieku widać jeszcze statki, których lekkie działa, umieszczone na dziobowych i rufowych kasztelach, mają lufy skierowane na śródookręcie, by można było, jak słusznie komentuje Javault, strzelać do nieprzyjaciela będącego już na statku.

Wraz z ilością dział zwiększa się również i kaliber, osiągając w początkach XVI wieku tak fantastyczną różnorodność, że zaniepokoiło to nawet władców, którzy poczęli coraz bardziej powstrzymywać pomysłowość swych inżynierów. We Francji, takie właśnie, daleko idące ograniczenia, wprowadza, w roku 1552, Franciszek I. Można je nazwać początkami normalizacji w artylerii.

W tym samym czasie rozwija się również i metalurgia. Po krótkotrwałych próbach zastosowania dział drewnianych pojawiły się armaty z metalu, przede wszystkim brązu. Druga połowa XVI wieku i pierwsza XVII to okres największego rozwoju i najcharakterystyczniejszych przemian w dziejach tej broni. Lata następne natomiast, aż do połowy wieku XIX, przynoszą tak niewiele zmian, że w stosunku do okresu poprzedniego są raczej "dreptaniem niż posuwaniem się naprzód". Tym stwierdzeniem zamyka autor swe rozważania o początkach artylerii okrętowej.

Oprócz wspomnianej już bibliografii, artykuł Javaulta uzupełniają liczne ilustracje oraz barwna reprodukcja miniatury z końca XV wieku przedstawiająca walkę statku wojennego z baterią dział na lądzie. Miniatura ta, będąca dawniej własnością prywatną, znajduje się obecnie w zbiorach francuskiej Biblioteki Narodowej.

ZD

GEORGES BLOND: QUAND LA MARIÉE ADMINISTRAIT LES RAGNES
"NEPTUNIA", Paryż 1958, z. 49, s. 9-13 i z. 50, s. 9-13.

Jedyny miły dla marynarza dźwięk żańcucha to ten, który słyszy przy zawijaniu do portu, lub gdy go opuszcza". Tymi słowami kończy Georges Blond swój artykuł satytułowany "Gdy Marynarka ad-

ministrowała więzieniami dla galerników", a rozpoczyna taką opowieść:

We wrześniu 1825 roku, do drzwi mieszkania komisarza Reynaud, który wtedy zarządzał więzieniem w Tulonie, zapukał jakiś dobrze ubrany starzec, prosząc o przyjęcie go w bardzo osobistej sprawie. Jego miły wygląd, uprzejmość i wiek sprawiły, że spełniono prośbę. Zapytany, czego sobie życzy, przybyśz odpowiedział:

- Dostać się do więzienia. Nazywam się Barailler. Przeszło pięćdziesiąt lat temu zostałem skazany na dożywotnie galery, z których uciekłem. Obecnie wróciłem, by odbyć karę.

Z dalszej rozmowy, zdumiony i zaskoczony komisarz, dowiedział się, że w roku 1777 Barailler został o s k a r ż o n y o kradzież z włamaniem i na tej tylko podstawie skazany. Po dziesięciu latach udało mu się sbiec i od tej pory prowadził uczciwe i pracowite życie jako fabrykant zabawek w swym rodzinnym mieście. Dobił się nawet majątku. Ostatnio, gdy poprosił swego kuzyna o zwrot pożyczonych mu pieniędzy, ten, wiedząc o wyroku z przed laty, saderuncjował go. Tak dawna sprawa wymagała jednak sprawdzenia, to też Barailler nie został zaraz aresztowany i zdążył wyjechać, by dobrowolnie zgłosić się do więzienia. "W kajdanach - mówił - nie przetrzymałbym podróży".

Tę. najzupełniej autentyczną historię, opisał komisarz Reynaud w swym starannie prowadzonym "Dzienniku historii więzienia" uzupełniając ją notatką, że ze względu na wiek swego rozmówcy oraz na widoczne, wywołane silnym wzruszeniem, wyczerpanie, skierował go do szpitala Marynarki, składając jednocześnie do Ministra podanie o zupełne anulowanie kary.

Skazanie kogoś tylko na podstawie oskarżenia i to skazanie właśnie na galery nie było rzadkim wypadkiem w tych czasach. Przez kilka wieków więźniowie byli główną siłą napędową tych smukłych i pięknych z daleka statków, a tragicznych i odrażających z bliska.

Drogą do portu skazani odbywali pieszo, skuci wokół szyi żelaznymi obręczami podobnymi do kołnierzy, od których do pasa zwisały grube łańcuchy. Ciężar ten idący musieli oburącz podtrzymywać, by umożliwić sobie posuwanie się naprzód. Ci, którzy zostali skazani w północnych prowincjach Francji, szli w ten sposób kilkaset i więcej kilometrów. W drodze dołączali się do konwoju inni galernicy idący z sąsiednich miejscowości, to też nierzadko grupa, która

Bineb. Nouet. 9-10, 1958

39

wychodząc np. z Paryża składała się z 200 osób, po przybyciu na miejsce liczyła pięćuset czy sześćuset ludzi zupełnie wyczerpanych, zgłodzonych, wpółżywych.

Z chwilą przybycia do Tulonu, Brestu czy Rochefort, galernicy przechodzili pod władzę Intendenta Portu a tym samym Marynarki.

Słynna Bastylia lub inne więzienia francuskie ubiegłych wieków, podobnie jak hiszpańskie czy włoskie, miały jaknajgorszą sławę w Europie - jeśli więc wierzyć autorowi artykułu i dziennikowi komisarza Reynaud (szkoda, że innych źródeł autor nie podaje) - to więzienia pod zarządem Marynarki, która w wieku XVIII najpierwsza zaczęła stosować zasady humanitaryzmu, były wyjątkiem od tej ponurej reguły. Wszyscy więźniowie otrzymywali dostateczne wyżywienie, dbano o ich czystość, za dobre zachowanie zmniejszano ciężar kajdan (śleszne kołnierze, w których ludzie przypominali zwierzęta sdejmowano im natychmiast po przybyciu, ale zakładano ładunczki wagi przeszło 7 kilogramów), chorych leczono w szpitalach Marynarki i traktowano na równi z ludźmi wolnymi. Ponieważ obserwacja wykazała, że najcięższą dla psychiki więźnia jest bezczynność, często zatrudniano ich różnymi pracami lub uczyć zawodu. Jeśli zdarzały się "akty łaski", moment zwolnienia z więzienia stawał się uroczystością, w której wszyscy więźniowie brali udział. Uroczystość taka miała na celu podniesienie na duchu pozostałych ("dzisiaj on, jutro może ja"). Również i po odbyciu kary starano się pomagać zwolnionym zapewniając im opiekę w pierwszym, nieraz bardzo trudnym, okresie wolności. Komisarz Reynaud był właśnie tym, który zaproponował założenie w dużych miastach "domów pracy" gdzie byli więźniowie "pracowaliby na chleb w oczekiwaniu na lepszą dolę".

Jak już wspominałam, autor artykułu, poza "Dziennikiem historii więzienia", nie podaje innych źródeł na poparcie swej słusznej tezy, że ludzie morza odznaczają się szczególnie silnym umiłowaniem wolności, ale literatura wszystkich narodów a szczególnie żywc i e mówią to samo.

Galery jednak przestały istnieć nie dlatego, że "morze jest szkołą wolności" lecz dlatego również, że wobec rozwijającej się techniki okrętowej stały się przestarzałym. Na szczęście!

Zofia Drapella

A. F. PŁACHOTNIK, A. P. S O K O Ł O W, SOSDATEL' PIERVOJ RUSSKOJ
BIBLIOGRAFIJ.
"BIBLIOTEKI SSSR". OPYT RABOTY. VYPUSK 10. MOSKVA 1958, s. 111-126.
WID: PAŃSTWOWA BIBLIOTEKA ZSSR IM. LENINA W MOSKWIE.

Sto lat minęło od śmierci Aleksandra Piotrowicza Sokołowa, twórcy pierwszej rosyjskiej bibliografii morskiej. Ponieważ portret Sokołowa i dzieło jego jest u nas chyba zupełnie nieznane warto pokrótce podać treść interesującego artykułu, jaki poświęca mu z okazji tej rocznicy A. F. Płachotnik, kandydat nauk geograficznych.

Wychowanek morskiego korpusu kadetów, oficer marynarki wojennej, po dziesięciu latach służby czynnej we flocie bałtyckiej i kaspijskiej, Sokołow otrzymuje w roku 1843, w 27. roku życia, przydział do departamentu hydrograficznego Ministerstwa Morskiego. Praca w tym departamencie otwiera przed nim podwoje archiwów i bibliotek. Zrazu jest redaktorem i współautorem "Zapisków Departamentu Hydrograficznego", na łamach których publikuje materiały dotyczące floty morskiej. Wkrótce podejmuje własne badania naukowe na temat problemów morskich. Rezultatem tych badań jest kilka prac publikowanych na przestrzeni lat 1849-1854. Jednakże ani po dziś dzień zachowująca dużą wartość historia ekspedycji północnej w latach 1733-1743, ani też kronika pożarów i katastrof statków rosyjskiej floty morskiej od początków jej istnienia po rok 1854, nie zapewniły Sokołowowi tak poczesnego miejsca w literaturze morskiej Rosji, jakie w pamięci potomnych zdobył sobie przede wszystkim jako twórca pierwszej rosyjskiej bibliografii morskiej.

Ku pracom bibliograficznym wiodły Sokołowa badania nad stanem zasobów literatury morskiej w księgozbiorach bibliotek rosyjskich. Sokołow stwierdził, że nie tylko w Rosji, ale i w Europie, za jego czasów, nie było bibliotek, któreby zbierały wyłącznie materiały o tematyce morskiej. Wobec tego za morskie uważa te biblioteki, które wówczas były w ewidencji instytucji podległych Ministerstwu Morskemu.

W wyniku tych badań Sokołow opublikował w roku 1848 w "Zapiskach Departamentu Hydrograficznego", cz. VI, s. 515-529, pracę pt. "Morskie biblioteki w Rosji". Wyliczając je, Sokołow kreśli ich historię i daje charakterystykę ich księgozbiorów.

Największą z nich była biblioteka Departamentu Hydrograficznego

Bib. Morsk. 9-10, 1958

41

w Piotrogradzie, licząca 31.000 tomów. Prócz niej do morskich Sokołow zalicza Biblioteki w Nikołajewie, w Sewastopolu, w Kronsztacie, bibliotekę morskiego korpusu kadetów w Piotrogradzie.

Sokołow wspomina dalej o akcji przydzielania książek wszystkim eskadrom floty morskiej, akcji, która nosiła, jakbyśmy dziś powiedzieli, charakter masowy.

Specjalny artykuł, ogłoszony w periodyku "Morskoj Sbornik" w roku 1850, pt. "Russkaja biblioteka w Ameryke" poświęcił Sokołow bibliotece przeznaczonej dla urzędników Rosyjsko-Amerykańskiej Kompanii.

Już we wspomnianej publikacji "Morskie biblioteki w Rosji", Sokołow skarży się, że "ani jedna biblioteka nie posiada pełnego zbioru rosyjskich książek morskich, nie mówiąc o obcych".

Kryje się w tym zdaniu urodzony bibliograf - pełny zbiór książek! Marzenie bibliografa! Skoro nie ma książek samych, niechaj choć będzie ich pełny spis dostępny wszystkim.

Już w roku 1857 Sokołow zaczął zamierzenia swoje realizować, publikując w "Zapiskach Departamentu Hydrograficznego", cz. V, s. 423-446, pierwszy rozdział swego dzieła "Russkaja morskaja biblioteka 1701-1845", - dalsze rozdziały ukazywały się w kolejnych tomach od VI-X "Zapisków".

"Bibliotece" swej dał układ chronologiczny, uzasadniając to tym, że w ten sposób ukaże najlepiej rozwój nauki, języka i da narzędzie pracy dla kształcenia ludzi morza. "Biblioteka" składa się z 5 rozdziałów, z których każdy obejmuje kolejny okres czasu. Pierwszy - lata 1701-1725, następne - lata 1726-1762, 1763-1801, 1801-1825, 1826-1845.

W pierwszym z nich wykazał 16 książek, w drugim 13, 8 artykułów rękopiśmiennych i 9 rękopisów. W trzecim 49 książek, 61 artykułów i 7 niewydanych rękopisów, w czwartym 83 książki i 298 artykułów. W piątym 131 książek i 654 artykuły, wreszcie w części X "Zapisków" z roku 1852 Sokołow opublikował uzupełnienia i poprawki oraz wykaz rękopisów wieku XVIII.

Równolegle z bibliografią retrospektywną Sokołow wydawał bibliografię bieżącą dzieł ukazujących się w latach 1845-1851.

Tak więc "Rosyjska biblioteka morska 1845-1851" - Sokołowa zawiera ogółem spis 355 książek, 1110 artykułów i 31 rękopisów o tematyce morskiej.

Sokołow podkreśla zależność rozwoju literatury morskiej od roz-

woju ekonomicznego kraju, od rozwoju gospodarki morskiej.

Zamieszcza także wzmianki biograficzne o autorach, a przy rękopisach daje opis ich stanu zachowania i informacje gdzie się znajdują.

Ujmując swą bibliografię w układzie chronologicznym Sokołow zaopatruje ją w pomocnicze wykazy: wykaz systematyczny książek i rękopisów, alfabetyczny artykułów i czasopism oraz alfabetyczny spis autorów. Do nagromadzonego materiału bibliograficznego podchodzi krytycznie. Gdzieś tam wda się nawet w polemikę merytoryczną z autorami.

Przy opracowywaniu drugiego wydania "Rosyjskiej Biblioteki Morskiej" Sokołow, w roku 1883, po śmierci autora, stwierdzono, że nie pomieścił on w niej tylko kilku nieznanych mu tytułów. Fakt ten świadczy o doskonałej orientacji autora w zakresie współczesnej mu literatury morskiej i wartości jego dzieła.

A. P. Sokołow ma w swym dorobku drugą jeszcze pracę bibliograficzną morską, mianowicie: Systematyczny i alfabetyczny wykaz do "Zbioru Morskiego" (Morskoj Sbornik) 1848-1853. Jest to snako-mity przewodnik po materiałach zawartych w 10 tomach tego "Sbornika".

Godnym podziwu jest zarówno trud Sokołowa, jak i zakres jego dzieła. Nasuwa się myśl o potrzebie opracowania polskiej bibliografii morskiej okresu staropolskiego i wieku XIX. Niezbadała pod tym kątem widzenia "Bibliografia Polska" Estreichera może kryć na swoich stronach wiele cennego materiału.

ADAM MUSZYŃSKI

FLISACKA OSADA - ŁĄCZĄCY. (MONOGRAFIA)
Plan badań podejmowanych przez Oddział Krakowski PTN

Jedną z prac zaplanowanych przez krakowski Oddział PTN jest monografia Łączan, starej osady flisackiej w rejonie górnej Wisły. Monografia ta będzie pracą zespołową całego Oddziału i zostanie wydana przez Towarzystwo.

Ponieważ podobny temat zapewne podejmą i inne Oddziały Towarzystwa, przedstawiamy nasz plan badań, przy opracowywaniu którego staraliśmy się o jaknajbardziej syntetyczne ujęcie zagadnienia.

Każdy biorący udział w tych pracach oddaje zebrany materiał

Biol. Wzrost. 9-10, 1958

43

w formie uystematyzowanych notatek, podbudowanych badaniami w archiwach i bibliotekach, bez własnych sądów i wniosków, podpisany pełnym imieniem i nazwiskiem.

Koncowym opracowaniem nagromadzonego materiału zajmie się powołana w tym celu 3 osobowa komisja redakcyjna. Niezależnie od tego pozostaje zapewnione prawo autorskie każdemu, kto choćby w najmniejszym stopniu przyczyni się do opracowania monografii.

P L A N B A D A Ń

Geneza nazwy. Rozwój osady. Najstarsze dane. Próba rekonstrukcji planu wsi od zarania. Fotografie i plany chat starych i nowych. Rozwój wsi od zarania po dzień dzisiejszy. Fotografie typów i strojów ludowych.

Ustalenie pierwszych danych o flisactwie. Zebranie i opisanie pamiątek flisactwa; dokumentów rodzimych, fotografii części urządzeń i innych. Historyczny - uogólniony - rozwój stanu materialnego wsi: poparty dokładnymi danymi.

Relacje najstarszych flisaków w formie gawęd o życiu na wodzie, warunkach pracy. Opowiadania anegdotyczne w oryginalnym, dokładnym języku z wyjaśnieniami wyrażen gwarowych.

Zbieranie materiałów do fachowego słownika flisarskiego oraz opracowanie definicji zawartych w nim terminów.

Zebranie jak największej ilości życiorysów flisaków w różnym wieku. Dane personalne: nazwisko i imię, data i miejsce urodzenia. Stan materialny.

Kto, gdzie i jak uczył się zawodu. Czy i jakie jest zamilkowanie do zawodu. Co może powiedzieć o rodzimym flisactwie. Jaką i gdzie flisak kończył szkołę.

Gdzie pływał i na czym. Gdzie i przez kogo to było budowane. Wiadomości o budowniczych i miejscach gdzie powstał sprzęt.

Jakie ładunki wozili. Skąd i dokąd. Jak organizowali przewozy. Gdzie bywali.

Jak wyglądało mieszkanie na galarach i krypach. Czy pływali z rodziną. Czyk zajmowali się w sezonie martwym.

Co robią teraz. Jak się czują zdrowotnie. Na co chorowała rodzina. On sam. Jakie choroby (odkąd sięga pamięcią) były w rodzinie. Jak i gdzie (u kogo) się leczyli.

Jak (dokładne menu) i czym się odżywiali na wodzie i w domu. Czy rodziny jadają to samo.

Wykonanie tuszem na kalce szkiców obrazujących rozwój osady, sprzętu, chat, itp.

Wykonanie zdjęć, dokumentów, typów, strojów, osady, sprzętu itp.

O ile będzie możliwe, wykonanie filmu krótkometrażowego o życiu starej osady flisackiej.

BIBLIOGRAFIA.

JANUSZ ZERONSKI
WŁODZIMIERZ PRZYŁĘCKI

UPRZEJMIIE
ZAWIADAMIAMY, ŻE
Z POWODÓW OD RE-
DAKCJI NIEZALEŻYCH
NUMER PODWÓJNY
11-12 UKAŻE SIĘ W
STYCZNIU 1959 R.

Biul. M. Ant. 9-10, 1958

45

MATERIAŁY BIBLIOGRAFICZNE

OD REDAKCJI. Aby zorientować członków Towarzystwa i czytelników BIULETYNU NAUTOLOGICZNEGO - jakie wydawnictwa ich interesujące znajdują się w państwowych, społecznych i prywatnych bibliotekach polskich będziemy, w miarę naszych możliwości, ogłaszać w BIULETYNIE odpowiedni materiał informacyjny w formie krótkich wykazów bibliograficznych.

SŁOWNIKI I ENCYKLOPEDIA W ZBIORACH BIBLIOTEKI WYŻSZEJ SZKOŁY EKONOMICZNEJ W SOPOCIE

- ANSTED A: Sygn.102
A Dictionary of Sea Terms. With Appendix of Additional Words...
Brown, Son & Ferguson Ltd. 16°, Glasgow (1944), ss. IV+327.
- BARTEN JOHN: 11253
Vollständiges nautisches Taschen-Wörterbuch. Deutsch - Englisch
und Englisch - Deutsch von... D. Reimer. 16°, Berlin (1911), T.I.
English-German s.1-227. T.II. Deutsch-Englisch s. 228-437.
- [BERNATT STANISŁAW]: 66505
Słowniczek morski. Z przedmową A. Brücknera. Biblioteczka Bał-
tycka. Instytut Bałtycki. 16°, Toruń 1935, ss. 84+1 nlb.
- BES J: 15942
Chartering and shipping Terms. Practical guide for steamship com-
panies, masters, ship's officers ship brokers, forwarding agents,
exporters, importers, insurance brokers and banks. By... 3 edit. -
De Boer. 8°, Amsterdam (1954), ss. 16 nlb.+370.
- BES J: 17414
Morskiye frachtovye i transportnye terminy. Perevod's angl. P.A.
Pogorel'skogo i N.I. Taratucenko. Pod red. S.I. Sirokova. Izd."Mor-
skoj Transport". 8°, Moskva 1957, ss. 133+1 nlb., 1 err.
- DIETEL WERNER: 11375
Seefahrts-Wörterbuch. Deutsch-Englisch. Englisch-Deutsch. Von...
J. F. Lehmanns Vrlg. 16°, München (1954), ss. 288. Tytuł też w ang.
- DLUHY ROBERT: 11357
Schiffstechnisches Wörterbuch. Schiffbau. Schifffahrt und Schiff-
maschinenbau. Zusammengestellt von... W. Dorn. 16°, Bremen 1956.T.
I. Deutsch-Englisch ss. XXIX+379. T.II. Englisch-Deutsch ss. XXIX+
945. Tytuł też w jęz. ang.
- EDDINGTON WALTER J.: 11222
Glossary of shipbuilding and outfitting Terms. By... Cornel Ma-

- ritime 11388. 16°, New York 1944, ss. XII+434.
- EICHLER CURT:** 15599
Vom Bug zum Heck Seemannisches. Hand- und Wörterbuch. Bearb. von
... 3 vermehrte und verbess. Aufl. Klasing. 16°, Berlin 1954, ss. 491.
- FACHAUSDRÜCKE**
des Verkehrs und Handels. Der Weg der Ware von A-Z. 2 Ausg. Hrsrg.
vom Zentralverband der Deutschen Seehafentriebe. Vrlg. Transport.
Orient. 8°, Hamburg (1955), ss. 212.
- FACHAUSDRÜCKE** 70/J
des Verkehrs. Ein Nachschlagebuch für Binnen- und Überseeversand
ARFA-Verl.-Stöger & Co. 8°, Hamburg (1940), ss. 234. - Die ARFA-Rei-
he. Verkehrswirtschaftliche Veröffentlichungen. Heft 1.
- GAROCHE PIERRE** 15669
Dictionary of commodities carried by ship. By... Cornell Mari-
time Press. 8°, Cambridge 1952, ss. IX+357.
- GAYNOR FRANK:** 16742
The new military and naval dictionary. Ed. by... Philosophical -
Libr. 8°, New York 1951, ss. VIII+295.
- GORSKI N.M., GORSKAJA V.T., SALAGINA V.K.:** 11655
Nemecko-russkij okeanografičeskij slovar. Sostavili... Gos. Izd.
Tech.-Teoret. Lit. 16°, Moskva 1957, ss. 240. Transl. z jęz. ros.,
Tytuł też w jęz. niem.
- GROENEN LIEVIN:** 41464
Encyclopédie illustrée de la Marine. Anglais. Français. Néerlandais.
Impr. Jos. Guillaume. 4°, Antwerpen (brw.), ss. XVI+1484. Ty-
tuł też w jęz. ang. i holend.
- GRUSS ROBERT:** 11411
Petit dictionnaire de marine. 3 édit. Soc. d'éd. Géogr. Marit. et
Colon. 16°, Paris 1952, ss. VIII+270, tabl. 49, VII.
- HANDBUCH** 21996
für den Verkehr mit den ausländischen Marinen in englischer, fran-
zösischer, spanischer und italienischer Sprache. Bearb. im Auftrage
der Marineleitung. 2 Aufl. 8°, Berlin 1935, ss. 267.
- KERCHOVE RENÉ de:** 9819
International Maritime Dictionary. D. van Nostrand Comp. INC. 8°
New York (1948), ss. VII+ 1 nlb.+946, tabl. 4.
- LAYTON C.W.T.:** 15666
Dictionary of nautical words and terms. 8000 definitions in Na-
vigation, Seamanship, Rigging, Meteorology, Astronomy, Naval Archi-
tecture, Average, Ship Economics, Hydrography, Cargo Stowage, Marine
Engineering,... By... Brown. Son & Fergusson. 8°, Glasgow (1955), ss
413+4 nlb.
- LEFRANCQ'S GABRIEL:** 11361
Le vocabulaire du navire. Anglais-français. Recueil de termes
techniques employés en construction navale, dans la réparation des
navires et la construction mécanique de marine. 2 éd. rev. et aug.
Soc. d'Ed. Géogr., Marit. et Colon. 16°, Paris 1953, ss. 202. Tytuł
też w jęz. ang.
- Mc EWE W.A., LEWIS A.H.:** 41770
Encyclopedia of nautical knowledge, by... Cornell Maritime Press
Cambridge (1953), ss. 10 nlb.+617. 4°.

Print. Naut. 9-10, 1958

47

- MARINEWORTERBUCH** 12275
Fünfsprachig. Deutsch, englisch, französisch, spanisch, italienisch. Hrg. vom Oberkommando der Kriegsmarine. Vrlg. Bernard u. Graefe. 8° Berlin (brw.), ss. 6 nlb.+538.
- NOEL JOHN** 15941
Naval terms dictionary. D. van Nostrand Comp. 8°, New York 1952 ss. VI+247.
- PIRRIE WILLIAM** zebrał : 132/J
A Technical Dictionary English-French and French-English, of Sea Terms, Phrases and Words in the English and French Languages.. 2 nd. Impr. The Techn. Press Ltd. 16°, London 1921, ss. VIII+354.
- SKIBICKI W.** 22606
Angielsko-polska terminologia handlu morskiego. Pol. Wyd. Gosp. 8°, Warszawa 1951, ss. 267.
- SJÖLEXIKON** 41874
Sohlmans Sjölexikon (Huvured C.E. Mahlen). Sohlmans Fört. 4°, Stockholm (1955), ss. 9 nlb.+1219, tabl. 8.
- SLOVAR** 15446
morskich i rečnih terminov. "Rečnoj Transport". 8°, Moskva 1955 T. 1. A-M, ss. 215, 1 err. T. 2. N-Ja, ss. 285 (1956 r.).
- SŁOWNIK** 5/0
morski polsko-angielsko-francusko-niemiecko-rosyjski. Opracowany przez Komisję Terminologiczną przy Lidze Morskiej i Riecznej w Warszawie. Wojsk. Inst. Nauk. Wyd. Warszawa, 4°. Od 1930 r. Biblioteka posiada tylko s. 2, 3 i 6.
- SŁOWNIK** 65528
morski. Praca zbiorowa. Państw. Wyd. Techn. 16°, Warszawa 1951 ss. 58+ k. err. Z. 1. Okręty i teoria okrętu. Tytuł też w jęz. obcych.
- STENZEL A.** 13449
Deutsches Seemannisches Wörterbuch. Im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts. Hrg. [...] Bearb. von [szereg nazwisk] E.S. Mittler. 8°, Berlin 1904, ss. IV+484+6 tabl.
- STEVENS EDWARD F.** 11410
Dictionary of shipping terms and phrases. By... I. Pitman. 16°, London (1954), ss. 95.
- SULERZICKAJA M.N., SULERZICKIJ D.L.** 41781, 41780
Kratkij illjustrirovannyj morskij slovar dlja junosťstva. Pod red. N. G. Morozovskogo. "Dosaaf". 4°, Moskva 1955, ss. 287. Na k. tyt. aut.: M. i D. Sulerzickie. Translit. z ros.
- TAUBE M.A., Smid A.V.** 22757
Anglo-russkij morskij slovar. Sostavili... 2 izd. 8°, Moskva - 1951, ss. 648.
- Zarutki MARIUSZ** 49/2
Współczesna żegluga morska oraz słownik żeglarski. M. Arct. 8°, Warszawa 1920, ss. 159+ Słownik 22+2 nlb.

Zestawił Adam Muszyński

M *iscellanea*

Zrozumienie i ocena przeszłości opiera się na znajomości źródeł. Aby ułatwić członkom PTN i czytelnikom BIULETYNU ich poznanie, wprowadzamy dział **M I S C E L L A N E A**. Będziemy w nim publikowali materiał źródłowy dotąd nie drukowany, lub drukowany, lecz trudno dostępny.

W numerze 4. BIULETYNU (s. 21-23) przebruku waliśmy akt erekcyjny **YACHT KLUBU POLSKI** z 1924 roku. W tym numerze podajemy protokół z pierwszego posiedzenia Komisji Prawa Morskiego powołanej w 1918 roku przez Towarzystwo Prawnicze.

Protokoły te były drukowane w **"KWARTALNIKU PRAWA CYWILNEGO I KARNEGO"** (1919, z. 4) i wydane w osobnej odbitce.

REDAKCJA

P R A W O M O R S K I E

(Z protokołów Komisji Prawa Morskiego przy T-wie Prawniczym w Warszawie)

W grudniu 1918 powstała, jako odłam Komisji do studiów nad reformą ustawodawstwa handlowego, Komisja Prawa Morskiego, w której faktyczny udział brały następujące osoby: pp. L. Babiński, Ign. Baliński, J. Kroc, C. Federowicz, S. Goldstein, Z. Z. Heilperin, A. Jackowski, J. J. Litauer (przewodniczący), B. Maliniak, S. Polak, E. Przedecki, W. Przedpełski, E. St. Rappaport i F. Szeniwicki. Na posiedzeniach Komisji odbyły się, według protokołów, następujące debaty merytoryczne.

POSIEDZENIE 14 GRUDNIA 1918

Przewodniczący komisji, p. Litauer, zaznacza, że posiadanie przez Państwo Polskie własnego wybrzeża morskiego uważać należy za zapewnione. Ułatwiony dostęp do morza wpłynie na rozszerzenie stosunków handlowych z zagranicą drogą komunikacji morskiej. Stosunki te wymagać będą odpowiedniego uregulowania w drodze ustawodawczej a w obec braku własnego prawa morskiego, stworzenie takiego prawa staje się kwestią palącą. Zwłaszcza pilną jest potrzeba stworzenia morskiego prawa publicznego i międzynarodowego.

Zagranicą literatura wcześniej zaczęła się zajmować sprawami związanymi z żeglugą morską. Hugo Grotius ogłosił w r.

Bireb. N. Bert. 9-10, 1958

49

1609 dzieło: "Le jure belli et pacis", w którym kruszy kopie w o-
 obronie wolności adarz. W 30 lat później S e l d e n w swoim
 "Mare clausum" zajął w tej kwestii stanowisko odmienne. Nowsze cza-
 sy powołały do życia bardzo bogatą literaturę, poświęconą zagadnie-
 niom prawa morskiego. Z niemieckiej zasługują na wzmiankę: B o y-
 e n s: "Das deutsche Seerecht", P e r e l s: "Plandbuch des inter-
 nationalen Seerechts", P r i e n: "Der Zusammenstoss von Schif-
 fen". Z francuskiej literatury: L e M o i n e: "Précis de droit
 maritime international". We Francji wychodzi również czasopismo po-
 święcone prawu morskiemu: "Revue international de droit maritime".

Pierwotnym źródłem prawa morskiego były zwyczaje. Tworzyły się
 one stopniowo w oddzielnych grupach, z których każda miała swoisty
 charakter. Na południu Europy, mianowicie na wybrzeżach morza Śród-
 ziemnego, regulatorem stosunków prawnych w zakresie żeglugi mor-
 skiej był zbiór zwyczajów, znany pod nazwą "Consolato del mare".
 Takim samym regulatorem na zachodzie Europy były "rôles d'Oléron".
 Na wybrzeżach morza Północnego i Bałtyku zwyczaje morskie sięgają
 jeszcze 14 wieku. Pierwszym i przez długi okres czasu jedynym ak-
 tem prawodawczym, ściągającym się do prawa morskiego była Ordonnan-
 ce sur la marine, wydana w 1681 r. za Ludwika XIV.

W 19 stuleciu uchwalony we Francji w r. 1807 Kodeks Handlowy
 poświęcił całą księgę II wyłącznie prawu morskiemu. Włoski Kodeks
 Handlowy również zawiera w ks. II prawo morskie, a niezależnie od
 tego wydany został we Włoszech tak zwany "Kodeks Marynarki Handlo-
 wej", który obejmuje morskie prawo administracyjne i karne. W An-
 glii, niezależnie od zwyczajów, do dziś jeszcze regulujących w za-
 sadzie stosunki prawno-prywatne w zakresie żeglugi i handlu mora-
 skiego, obowiązuje w redakcji, uchwalonej w r. 1894 "Merchant Ship-
 ping Act", zawierający przeważnie przepisy administracyjne w za-
 stosowaniu do żeglugi i w nieznacznym tylko stopniu normujący sto-
 sunki prawno-prywatne w tej dziedzinie. Austria w zakresie prawa
 morskiego rządziła się początki oddzielnym prawem francuskim, poczę-
 ci przestarzałym edyktem cesarsowej Marii Teresy. W Belgii 21. IV.
 1879, uchwalone zostało prawo morskie, obejmujące hipotekę morską.
 Kodeks Handlowy niemiecki czwartą księgą poświęca prawu morskiemu
 (§§ 474 - 905). Kwestię hipoteki morskiej w Niemczech, ochrzczonej
 mianem "Schiffspfandrecht", normują §§ 1259 - 1272 Kod. cyw. niem.

Różnorodność norm prawnych regulujących w rozmaitych ustawodaw-
 stwach morskich w sposób całkiem odmienny jedne i te same stosunki
 mające z natury swojej charakter międzynarodowy, wymagające zatem
 jednolitego uregulowania, wywołała dążenie do u n i f i k a c -
 j i prawa morskiego. W celu propagowania tej idei powstało stowa-
 rzyszenie "Comite maritime international". Idea unifikacji prawa
 morskiego, chociaż powszechnie odczuwana, nie znalazła jednak do-
 tąd oddźwięku w prawodawstwach obowiązujących. Natomiast na polu
 prywatnych usiłowań pewne dodatnie rezultaty dały się osiągnąć. O-
 wocem tych usiłowań są między innymi opracowane w Yorku i Antwer-
 pii, znane p.n. "York-Antwerp Rules" prawidła w przedmiocie okreś-
 lenia wynagrodzenia za szkody morskie. Służą one za podstawę przy
 zawieraniu umów za przewóz towarów drogą morską między przedsiębior-
 stwami okrętowymi i właścicielami ładunków i mają duże zastosowa-
 nie przy rozwiązywaniu sporów wynikłych na tle szkód, zrządzonych
 na morzu.

U nas, przy wprowadzeniu francuskiego Kodeksu Handlowego, Księ-

ga II, zatytułowana: "O handlu morskim" ("Du commerce maritime"), obejmująca prawo morskie, nie została wyjątkowa z kodeksu. Atoli ze względu na położenie geograficzne Królestwa Polskiego, osiągnięta praktycznego zastosowania u nas nie miała, zachodzi przeto wątpliwość, czy ma ona moc obowiązującą. Jakkolwiek bądź jest ona już dziś przestarzała i przy nowym układzie stosunków nie byłaby dla Państwa Polskiego przydatną. We Francji, poczynając od roku 1841, wprowadzony został do tej księgi cały szereg istotnych zmian i uzupełnień. Prawo z dnia 14 czerwca 1841, o odpowiedzialności właścicieli okrętów, zmieniło art. 216 i 234; prawo z dnia 10 grudnia 1885, zmieniło art. 216, 258, 259, 262, 263, 265, 315, 318, 334, 347 i 386. W dniu 10 marca 1891 uchwalone zostało we Francji prawo w przedmiocie wypadków i zetknięcia się statków na morzu. Prawo z dnia 24 marca tegoż roku zmieniło art. 435 i 436 - Prawa z dnia 30 stycznia 1893, 7 kwietnia 1902, 12 maja 1905, 19 kwietnia 1906, 8 kwietnia 1910 i 28 lutego 1912 obejmują przepisy, dotyczące marności handlowej. W roku 1906, 11 kwietnia nastąpiła zmiana art. 191, a 17 kwietnia tegoż roku uchwalone zostało prawo o kompetencji sądu kasacyjnego w przedmiocie skarg od wyroków trybunałów morskich. Prawa z dnia 23 kwietnia 1906, 18 czerwca 1909 i 25 marca 1910 powołały do życia instytut spółek kredytu morskiego. Przytoczone zmiany i uzupełnienia wskazują, że stosowanie u nas Ks. II Kodeksu Handlowego w pierwotnej redakcji nie byłoby pożądane. Zadanem tej komisji powinno być opracowanie prawa morskiego w najszerszym zakresie, odpowiadającego nowoczesnym wymaganiom życia ekonomicznego z uwzględnieniem nie tylko stosunków natury prawno-prywatnej, ale i tych, które wkraczają w sferę prawa publicznego i międzynarodowego.

P. F e d e r o w i c z wypowiada się za potrzebą opracowania oryginalnego projektu prawa morskiego i daje przegląd prawa morskiego, jakie obowiązują w Rosji. Mieści się ono w Ks. II Ustawy Handlowej (Ustaw Targowej) i zawiera przepisy o najmie okrętów, o pożyczkach losowych na zastaw okrętów i ładunków, o awariach czyli szkodach zrządzanych na morzu. Przepisom prawa morskiego podlegają tylko morskie statki handlowe. Każdy okręt pochodzenia rosyjskiego musi być zarejestrowany. Rejestrację prowadzą specjalne urzędy przy portowych komorach celnych i sądach. Właścicielem statku może być tylko poddany rosyjski. Jeżeli okręt należy do kilku osób, prawo uważa ich za współwłaścicieli, a nie za współników.

P. J a c k o w s k i sądzi, że kongres pokoju, sankcjonując utworzenie nowych państw niezależnych, pozostawi w nich przejściowo prawa dotychczasowe. Polska ma otrzymać dostęp do morza w zaborze pruskim, gdzie obecnie obowiązuje "Bürgerliches Gesetzbuch" i "Handelsgesetzbuch". Objęte tymi kodeksami w zakresie stosunków morskich prawo prywatne, jakoteż obowiązujące tam morskie prawo administracyjne, będą w pierwszym czasie po ukonstytuowaniu Państwa Polskiego na obszarach, zwróconych Polsce z zaboru pruskiego, nadal utrzymywane. Kodeks Handlowy francuski wraz z drugą jego księgą będzie obowiązywał tylko na obszarze Królestwa Kongresowego, a nie w dzielnicach z zaboru austriackiego i pruskiego. Wobec tego powinna komisja prace swoje ograniczyć do studiów nad niemieckim prawem morskim, rozpoczynając od przekładu na język polski jakiegoś dobrego podręcznika dotyczącego tego prawa. - Mówca zastrzega się, iż nie chce przez to bynajmniej wyrazić, iż uważa odnośne prawo niemieckie za najodpowiedniejsze dla nas.

Biul. Morski. 9-10, 1958

51

P. Bałicki wypowiada się za zamknięciem prac komisji w ramach morskiego prawa prywatnego z przyjęciem za podstawę prawa niemieckiego, gdyż Ks. II francuskiego Kodeksu Handlowego nie będzie stosowana na terytorium, jakie z obszaru dzisiejszych Niemiec przyłączone będzie do Polski. Przede wszystkim należałoby się zająć opracowaniem podręcznika prawa morskiego i dokonać przekładu na język polski odpowiedniej części niemieckiego Kodeksu Handlowego.

P. Rappaport zwraca uwagę, że przy opracowaniu prawa morskiego należy uwzględnić również i odpowiednie przepisy karne, mające związek z żeglugą. Rosyjski Kodeks Karny z roku 1903 zawiera niektóre przepisy tego rodzaju. Taki na przykład art. 501 rzeźbionego Kodeksu ustanawia represję karną za prowadzenie handlu Murzynami oraz za przygotowanie i uzbrojenie okrętu do takiego handlu. Zagraniczne Kodeksy Karne przewidują kary za korsarstwo i handel żywym towarem itd. Nowe projekty i kontrprojekty prawa karnego dla Niemiec bardzo obszernie traktują różne przestępstwa związane z żeglugą morską.

(c.d.n.)

ARCHIWUM-BIBLIOTEKA-ZBIORY

- - -Dary - Wymiana - Zakup- - -

I. Archiwum

1. Pauli A. [?]; Klimat i pogoda na Bałtyku. Maszynopis. Tekst jednostronny, 4°. [Warszawa 1924 ?], ss. 6.
2. Pauli A. [?]; Polskie stacje ostrzegawcze. Maszynopis. Tekst jednostronny, 4°. [Warszawa 1924 ?], ss. 5.
3. Pauli A. [?]; Polskie stacje ostrzegawcze. Maszynopis. Tekst dwustronny z rycinami kolorowanymi, 4°. [Warszawa 1924 ?], ss. 6.
4. Trojanowski Stefan; Streszczenie wykładów p.t. "Dzieje marynarki polskiej" wygłoszonych w Lidze Żeglugi Polskiej w miesiącu maju i czerwcu 1920 roku przez przewodniczącego Podsekcji Odczytowej Ligi... Maszynopis. Druk dwustronny, 4°. Warszawa 1920, ss. 16. Brak zakończenia.

Wszystkie wymienione w tym dziale materiały są darem kol. Witolda Rutlewskiego.

II. Czasopisma

1. Annali Jadranskog Instituta. Svezak 1. 1956. Zagreb 1956, ss. 441+2 nlb. - Dar Pomorskog Muzeja w Splicie.
2. Biuletyn Informacyjny Polskiego Rejestru Statków. - 1958,

52

Bib. Paul. 9-10, 1958

nr 1, 2.

3. Budownictwo Okrętowe. Miesięcznik (Gdańsk) nr 9, 10.

4. Gryfia. Pismo Pracowników Szczecińskiej Stoczni Remontowej (Szczecin). Rok III - 1957, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6. Rok IV - 1958, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

5. Kultura i Społeczeństwo. Kwartalnik (Warszawa) 1958, nr 3.

M. in.; Notatka W.A. Drapelli; "Polskie Towarzystwo Nautologiczne", (s. 225-228).

6. Ljetopis Jugoslovenske Akademije Znanosti i Umjetnosti za godinu 1953. Knjiga 60. Zagreb 1953, ss. 414+2 nlb+ liczne ryciny. Da. dr B. Juršića.

M. in.; Jurišić Blaž; "Pregled rada na pomorskoj terminologiji i toponomastici 1949-1954. godini", s. 341-352. Tenże autor ogłosił w roczniku 1956 Instytutu Adriatyckiego rozprawę pt.: "Pomorski izrazi u Vitezovićevu rječniku", s. 297-403+ 2 facs.

7. Motor Boating, The Yachtsmen's Magazine (New York) sierpień 1958. - Da. kpt.ż.w. Stefana Ciundziejewickiego.

8. Okólnik. Czasopismo. Wyd.: Związek Kapitanów, Oficerów Pokładowych, Maszynowych i Radiotelegrafistów Polskiej Marynarki Handlowej w Londynie. Rok 1953, nr 67, 68. - Rok 1954, nr 72. - Rok 1955, nr 75, 76. - Rok 1956, nr 78, 79, 80. - Rok 1957, nr 81, 82, 83. - Rok 1958, nr 85, 86, 87.

9. Poznaj świat. Magazyn geograficzny (Warszawa). Organ Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Wydawca PWN. Rok VI - 1958, nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

10. Przegląd Morski. Miesięcznik (Gdynia) Rok IX - 1958, nr 9, 10.

11. Technika i Gospodarka Morska. miesięcznik Poświęcony Zagadnieniom Technicznym i Ekonomicznym Żeglugi, Portów, Budownictwa Morskiego i Prac Podwodnych. Wydawca: "Wydawnictwo Morskie" (Gdynia). Rok VIII - 1958, nr 9, 10.

M. in.; W n-rze 10, w dziale "Recenzje i omówienia" doc.mgr inż. W. Urbanowicza; "Dawne okręty w wydawnictwie "Robert Loef", s. 308.

12. Tygodnik Morski. (Gdynia) Rok I - 1958, nr 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.

13. Yachting Power and Sail (New York) 1958, Vol. 105, nr 2. Da. kpt.ż.w. Stefana Ciundziejewickiego.

III. Księgozbiór

1. Bernatt Stanisław; Zaginione żaglowce. »Ministury Morskie« .

Bineb. Morski. 9-10, 1958

53

Seria: 808, s. 8. Wydawnictwo Morskie. Gdynia 1958, ss. 23+1 nlb. ryc. 13. Okładka A. Werki. - Nadeszło Wydawnictwo.

2. Bernatt Stanisław; Tajemnica Scapa Flow. » Miniatury Morskie«. Seria: 808, s. 7. Wydawnictwo Morskie. Gdynia 1958, ss. 26+ 6 nlb. ryc. 31. Okładka A. Werki. - Nadeszło Wydawnictwo.

3. Jubileusz XIV lecia Jacht Klubu Wielkopolski. Księga pamiątkowa. Praca zbiorowa. Poznań 1933-1958. Wyd. Jacht Klub Wielkopolski 1958, ss. 68+1 tablica barwna, ryc. 15. - Dar Klubu.

4. Konwencja o jednolitym sposobie pomierzenia pojemności statków z roku 1947. Międzynarodowe przepisy o pomierzaniu pojemności statków. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 225+1 nlb+2 zał.

5. Lista przedstawicieli i inspektorów reprezentujących PRS w portach krajowych i zagranicznych. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 46.

6. Międzynarodowa konwencja o bezpieczeństwie życia na morzu z roku 1948. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 333+3 nlb. +1 zał.

7. Międzynarodowa konwencja o liniach ładunkowych (z r. 1930). Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1956, ss. 382+6 nlb.

8. Przepisy bezpieczeństwa pożarowego na statkach morskich. Wyd. II. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 130+2 nlb.

9. Przepisy budowy statków stalowych dla służby śródlądowej, portowej i na wodach osłoniętych. Konstrukcje nitowane, nitowo-spawane i spawane. T. I. Konstrukcja kadłuba. Stateczność. Wolna burta. Mieszalność. Wyposażenie kadłuba. Wyd. I. Polski Rejestr statków. Gdańsk 1957, ss. 154.

10. Przepisy konstrukcji i badań latarz okrętowych. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 42+5 zał. Ryciny.

11. Przepisy stateczności statków morskich /.../ Instrukcje do wykonania obliczeń oraz wzory Informacji o stateczności dla kapitana. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1957, ss. 113+1 nlb.

12. Przepisy stosowania spawania w budowie i remontach statków. Tłumaczenie przepisów Rejestru ZSR 1955 r. Polski Rejestr Statków Gdańsk 1957, ss. VI+2 nlb+295+1 nlb, ryc. 96+39.

13. Regulations for the Classification of Ships. Polski Rejestr Statków. Gdańsk 1956, ss. 91+1 nlb+3 zał.

pozycje od 4 do 13 nadeszła POLSKI REJESTR STATKOW.

Kronika Towarzystwa

R A D A G Ł Ó W N A

SPOTKANIE Z MINISTREM ŻEGLUGI I GOSPODARKI WODNEJ PROF. DR. STANISŁAWEM DARSKIM

W gmachu Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie odbyło się w dniu 24 czerwca br. spotkanie przedstawicieli Rady Głównej Towarzystwa z prof. dr. Stanisławem Darskim, ministrem Żeglugi i Gospodarki Wodnej, profesorem WSE. Radę Główną Towarzystwa reprezentowali: przewodniczący - doc. mgr inż. Witold Urbanowicz, - członkowie: inż. Michał Kisielewski, mgr Adam Muszyński i sekretarz generalny mgr W. A. Drapella.

Doc. Urbanowicz i mgr Drapella, a w dyskusji, która się wywiązała, reszta obecnych członków Rady, zapoznali prof. Darskiego z celami i organizacją PTN, z wykonanymi pracami i planami na najbliższe i dalsze lata.

Minister Darski okazał żywe

zainteresowanie działalnością Towarzystwa. Członkowie Rady odpowiadali więc na liczne pytania. Atmosfera zebrania była miła. Wyczuwało się, że wszyscy obecni dyskutują o rzeczach, które ich żywo obchodzą. W miarę jak dyskusja się rozwijała okazało się, że obie strony dobrze zdają sobie sprawę z roli, jaką badania historyczne spełniają w procesie uspołeczniania wiedzy o morzu oraz w planowaniu i realizacji planów gospodarczo-morskich Państwa. Prowadzenie badań nad rozwojem polskiej gospodarki morskiej byłoby bardzo utrudnione, a w wielu wypadkach wręcz niemożliwe bez pomocy resortu. Przedstawiciele Rady Głównej zwrócili się do prof. St. Darskiego z prośbą o pomoc. Zaproponowali też kilka form współpracy, które zostały przyjęte. Minister Darski przyrzekł również wyjednać dla PTN pomoc Komitetu Dni Morza w postaci dotacji.

WAD

.....
Biul. Naut. 9-10, 1958

55

SPOTKANIE
Z PANEM H. I. TER LAANEM

W zorganizowanym przez PEN-CLUB zjeździe tłumaczy, wziął udział również pan Hans Ido ter Laan, lektor języków słowiańskich w Amsterdamie. Pan Laan spotkał się w Warszawie z sekretarzem generalnym PTN i przekazał mu w formie daru wydawnictwa Muzeum w Amsterdamie wymienione w n-rze 7-8 "Biuletynu" oraz kilkanaście adresów różnych holenderskich instytucji i muzeów morskich.

Towarzystwo nie omisszka w najbliższym czasie wykorzystać otrzymanych adresów w celu nawiązania wymiany wydawnictw i prowadzenia dalszych poszukiwań osób prowadzących badania interesujące Towarzystwo.

Pan Laan, jak również pan dr T. Mekama, byli uprzejmi przeprowadzić w imieniu Sekretariatu Generalnego PTN rozmowy z dyrektorami Muzeów w Rotterdamie i Amsterdamie. Składamy im tą drogą najserdeczniejsze podziękowanie.

ZBD

WSPÓŁPRACA
Z MINISTERSTWEM
ŻEGLUGI
I GOSPODARKI WODNEJ

W dniu 15. 10. br. mgr W.A. Drapella odbył rozmowę z Ministrem Żeglugi prof. dr Stanisławem Darasim. Przedmiotem rozmowy były sprawy organizacyjne i finansowe oraz współpracy z Ministerstwem.

Ministerstwo rozpatruje wniosek Towarzystwa w sprawie organizowania w szkołach morskich Ministerstwa Kół Młodzieżowych PTN.

Odbyły się w tej sprawie

rozmowy naczelnika inż. O. Tumiłowicza z doc. W. Urbanowiczem i naczelnikiem Jackiewiczem. Na polecenie Ministerstwa Rada Główna PTN przedłożyła Departamentowi Kadr i Szkolenia Zawodowego wniosek uzupełniający.

AD

POSIEDZENIE SEJMOWEJ KOMISJI
GOSPODARKI MORSKIEJ I ŻEGLUGI

Dzięki posłowi na Sejm kpt. ż.w. Tadeuszowi Weissnerowi, członkowi Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi, Komisja postanowiła nawiązać współpracę z naszym Towarzystwem.

Decyzja Komisji jest dla PTN zaszczytnym i wiążącym wyróżnieniem.

Decyzję Komisji podał do ogólnej wiadomości Sekretarz Komisji, poseł na Sejm Andrzej Benesz ("O pracy Sejmowej Komisji Morskiej", Tygodnik Morski, nr z dn 12. 10. 1958, s. 8)

W dniu 17. 10. br. odbyło się w gmachu Sejmu zebranie Komisji na którym przewodniczący Rady Głównej PTN doc. W. Urbanowicz i mgr W.A. Drapella złożyli informację o celach i zadaniach Towarzystwa oraz planach na najbliższą przyszłość. Prócz wymienionych reprezentował Towarzystwo również mgr A. Muszyński.

WSPÓŁPRACA
Z LIGĄ PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA

Po wymianie korespondencji i przedstawieniu Zarządowi Głównemu LPZ punktów do dyskusji, odbyła się w dniu 22 października 1958 r. w lokalu Zarządu w Warszawie konferencja poświęcona współpracy PTN z p'lonem wodnym

LPŻ. W konferencji wzięli udział: prezes Zarządu Głównego LPŻ gen. Józef Turaki oraz sekretarz generalny PTN mgr W.A. Drapella i koledzy z Delegatury Warszawskiej PTN: mgr Adam Reszka i Jerry Stępień.

Sekretarz generalny zapoznał gen. Turakiego z celami i organizacją PTN oraz omówił punkty projektu współpracy przesłanego Prezesowi LPŻ kilka tygodni wcześniej. Z kolei gen. Turaki poinformował przedstawicieli PTN o zadaniach swej organizacji oraz zapoznał z organizacją tzw. p i o n u wodnego. Wyraził szczerze zainteresowanie Towarzystwem i pozytywnie ustosunkował się do projektu współpracy. Zaproponował aby PTN przedyskutowało jeszcze projekt z płk. Lasonem, mgr Michalikiem, kmdr J. Kłosowskim, kmdr Krzyżkim, prof. Zakrzewskim, mgr Gruszeckim i płk. Zeidlem. Dopiero po uzyskaniu pozytywnej opinii wyżej wymienionych osób Zarząd Główny LPŻ podejmie ostateczną decyzję.

Po konferencji z gen. Turakiem przedstawiciele PTN odbyli drugą konferencję z przewodniczącym Komisji Propagandy Morza kmdr J. Kłosowskim, jednym z organizatorów naszej Marynarki Wojennej w latach 20-tych. Wynik tej konferencji jest również pozytywny. Kmdr Kłosowski uznał potrzebę współpracy PTN z LPŻ za zagadnienie pilne, które należy w szybkim czasie zrealizować. Wspomniał o opracowywanych przez siebie projektach, w których przewidział udział PTN i wybierał się do Gdyni aby z władzami PTN je uzgodnić. Przyrzekł zaopiniować wniosek PTN pozytywnie i pomóc w pracy Delegaturze Warszawskiej PTN.

Dalsze rozmowy będzie prowadziła Delegatura Warszawska PTN.

ZBD

PROF. DR INŻ. WITOLD NOWACKI

Od chwili powołania do życia naszego Towarzystwa, zastępcą sekretarza naukowego PAN, prof. dr inż. Witold Nowacki interesuje się jego pracą i szczerze troszczy się o jego rozwój. Weszło w zwyczaj, że co pewien czas sekretarz generalny PTN informuje prof. Nowackiego o pracy Towarzystwa i trudnościach - zasięgając jego rady w wielu sprawach.

Kolejne takie spotkanie miało miejsce w dniu 24. 10. br. Przedmiotem rozmowy były sprawy wydawnicze, finansowe oraz udziału PTN w uroczystościach ku czci Henryka Żeglarsa, które mają się odbyć w niedługim czasie w Portugalii.

USTAWA O PROWADZENIU DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ PRZEZ ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Ministerstwo Finansów przygotowuje projekt ustawy zezwalającej organizacjom społecznym na prowadzenie działalności gospodarczej (organizowanie spółdzielni pracy członków lub własnych przedsiębiorstw). Tekst ustawy nadesłała Towarzystwu Komisja Towarzystw Naukowych PAN z poleceniem wypowiedzenia się.

Ostateczny tekst ustawy zostanie opracowany po zebraniu opinii zainteresowanych organizacji. Ustawa wejdzie w życie po uchwaleniu jej przez Sejm, a więc za rok lub dwa.

Po zasięgnięciu opinii członków Towarzystwo zgłosiło chęć prowadzenia działalności gospodarczej. Ostateczną decyzję podejmie Rada Główna po szczegó-

Biuletyn Główny 9-10, 1958

57

łowym przekonsultowaniu zagadnienia : Oddziałami, Ministerstwem Żeglugi, Towarzystwem Rozwoju Ziemi Zachodnich i terenowymi władzami.

Rada Główna poleca Oddziałom przedyskutować zagadnienie na swym terenie i zgłosić Radzie odpowiednie wnioski do 31.XII br.

WSPÓŁPRACA Z MORSKIMI ZWIĄZKAMI ZAWODOWYMI

Ponieważ PTN interesuje się dziejami Związków ludzi morza, po nawiązaniu pierwszych kontaktów z Związkiem Zawodowym Marynarzy i Rybaków Morakich w Gdyni i Związkiem Zawodowym Pracowników Żeglugi w Gdańsku, zwróciło się z podobną propozycją do polskich Związków tego typu na Obczyźnie.

Od sekretarza organizacyjnego Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej w Stanach Zjednoczonych (w Nowym Jorku) p. Mariana Gawrońskiego otrzymało

Towarzystwo miły list, w którym życzy Towarzystwu pomyślnego rozwoju. Zawiadamia równocześnie, że Zarząd Związku rozpatrzy propozycję współpracy z PTN na pierwszym powakacyjnym swym zebraniu. Od siebie dodaje: "Jestem głęboko przekonany, że Zarząd nasz chętnie nawiąże z Panami łączność i będzie się starał służyć wszystkim tym, co będzie w ramach naszych możliwości."

Oczekujemy więc na decyzję.

W międzyczasie nawiązano kontakt z Zarządem Związku Oficerów Polskiej Marynarki Handlowej (posiadającego również Sekcję Marynarzy) w Londynie.

Sekretarz Związku p. J. Krański pisze, że Związek "docenia wartość istnienia PTN", ale "ze względu na bardzo ograniczone możliwości techniczne (brak personelu)" nie będzie mógł "wziąć czynnego udziału w pracach Towarzystwa". I dodaje: "Ponadto przeszkadza to trochę nasze możliwości jako związku zawodowego".

PTN ma nadzieję, że po pewnym czasie będzie można wypracować jakieś formy współpracy nie obciążające biur Związku

WAD

ODDZIAŁ GDAŃSKI

ZEBRANIE ODDZIAŁU

W dniu 16. IX. 1958 roku odbyło się w Szkole Rybołówstwa Morskiego w Gdyni zebranie Oddziału, na którym mgr Czesław Ptak omówił projekt Ośrodka Normalizacyjnego Przemysłu Okrętowego CBKO 1. pt. "Żurawie bumowe okrętowe".

Jako następny zabrał głos inż. Filler z CBKO 1, który przeprowadził polemikę z pewnymi sformułowaniami referenta, stwierdzając, że projekt ten szeroko dyskutowano, rozszkłało do wielu przedsiębiorstw ankiety i dużą wagę przywiązywano do odpowiedzi. Projekt jest oparty na źródłach polskich i obcych. Istnieją jednak pewne rozbieżności na temat niektórych sformułowań.

Zarówno referat jak i wypowiedzi inż. Fillera wywołały żywą

dyskusję, w której głos zabierali m.in. inż. Rakowski, inż. H. Giełdzik, kpt.ż.w. Borchardt, prof. Hofman, mgr Muszynski, mgr Ptak, kpt.ż.w. Borakowski.

Po tej dyskusji omówiono jeszcze projekt ustawy o prowadzeniu przedsiębiorstw i tworzeniu spółdzielni przez organizacje

społeczne, który zreferował mgr Muszyński.

W zebraniu, które prowadził przewodniczący Zarządu mgr Drapella wzięły udział 32 osoby. Protokołowały: mgr Isabella Gogolewska i mgr Jadwiga Poterałowicz.

JP

ODDZIAŁ KRAKOWSKI

ZEBRANIE ORGANIZACYJNE

W dniu 24 września br. w lokalu PBS w Krakowie, odbyło się zebranie organizacyjne Oddziału w którym wzięły udział sekretarz generalny PPN mgr Drapella. Obradom przewodniczył inż. Ludomir Komenda. Po ożywionej wymianie zdań na temat przyszłych zadań krakowskiego Oddziału - wybrano zarząd w następującym składzie: przewodniczący - dr med. J. Zbroński, sekretarz - mgr W. Przyłucki i skarbnik kmdr W. Żelechowski. Dużo uwagi poświęcono projektom prac naukowych i popularyzatorskich Od-

działu.

Zarządowi zalecono:

1. Opracowanie planu pracy na rok 1958 i wytycznych na 1959.
2. Nawiązanie kontaktów oraz współpracy z szeregiem instytucji i organizacji.

3. Rozwiązanie spraw budżetowych Oddziału na rok 1958-1959.

Najwięcej zainteresowania wywołał projekt opracowania przez Oddział monografii starej osady flisackiej - Łączany. Inną pracą mogłaby być historia Krakowskiej Stoczni Rzecznej.

W dyskusji oprócz wymienionych osób wzięły udział: inż. Zdzisław Chrzan, Henryk Czosnowski, Janusz Radecki i dyr Mieczysław Menke.

JZ

Układ graficzny tekstów oraz przygotowanie techniczne numeru do druku;

Z O F I A D R A P E L L A

Na okładce:

Okr. t. żaglowy. Miniatura z roku 1430. Norymberga.
Ze zbiorów reprodukcji W. A. Drapelli.

Cena zł 10,-

SPIS TREŚCI

	str.
K O M U N I K A T	2
Witold Bublewski; Polaka żegluga Przybrzeżna na Bałtyku - "GRYF".	3
Władysław A. Drapella; Dykcjonariusz łacinsko-polski Jana Mączynskiego. Przegląd materiału nauto- logicznego (IV)	14
D Y S K U T U J E M Y	
Henryk Borakowski; Klub Kapitanów	18
Zofia Drapella; Towarzystwo Przyjaciół Muzeów Morakich . .	20
Witold Żelechowski; Projekt pieczęci (rys. J. Derda). . .	24
Oślesław Ptak; FELIKS KAMIEŃSKI.	25
KARTY IKONOGRAFICZNE (evidencyjne).	27
KARTY ZABYTEKÓW MUZEALNYCH (evidencyjne)	31
R E C E N Z J E I O M Ó W I E N I A	
Joseph F. Kostalik; Color in Period Ships - przes Witura. Javault; Les débuts du canon de marine - przes Zofię Dra- pella	36
Georges Blond; Quand la marine administrait les bagnes . - przes Zofię Drapella	37
A. F. Płachotnik; A. P. Sokołowski, współautor' pierwszej rus- skiej bibliografii - przes Adama Mączynskiego . .	38
Flisacka osada - Łączęty. (Monografia. Plan badań) - przes Janusza Zbrońskiego i Włodzisława Przyłęckiego . .	41
go	43
M A T E R I A Ł Y B I B L I O G R A F I C Z N E	
Adam Mączynski; Słowniki i encyklopedie w zbiorach Biblio- teki Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie . . .	46
M I S C E L L A N E A	
Prawo morakie (Z protokołów Komisji Prawa Morakiego przy Towarzystwie Prawniczym w Warszawie. Protokoł z posiedzenia w dniu 14 grudnia 1918 roku)	49
A R C H I W U M - B I B L I O T E K A - Z B I O R Y	52
K R O N I K A T O W A R Z Y S T W A	55

Wydawca: A D A G Ł Ó W N A P O L S K I E G O T O W A R Z Y S T W A N A U T O L O G I C Z N E G O

REDAKTOR: Mgr J a d w i g a P o t e r a ł o w i c z
Adres: Sekretariat Generalny PTN, Redakcja i Administracja "Biule-
tynu Nautologicznego", Gdynia 10-Orłowo, ul. Przebendowskich 3 m 4
Telefon 92-51

Nakład 1000 egz. Powielono w Pracowni Poligraficznej Ośrodka Bibl.
i Dokumentacji Naukowej PAN w Warszawie, ul. Nowy Świat 72, Pałac
Staszica